ВОЙНА В ВОЗДУХЕ 76

B-25 MITCHELL

Часть 1

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

В январе 1938 года начался конкурс (Specification Number 98-102) на создание двухмоторного среднего бомбардировщика. NAA выставила свой проект NA-40-1. Коллектив инженеров под руководством Говарда Эванса разработал проект двухмоторного бомбардировщика-высокоплана с хвостовым оперением с концевыми шайбами рулей, трехточечным шасси с носовой опорой. Самолет отличался очень хорошей аэродинамикой. Экипаж — 5 человек.

- С. В. Иванов
  -
  - История создания
  - Модификации и производственные серии
    - B-25A
    - B-25B
    - B-25C и D (PBJ-IC и D)
    - F-10
    - XB-25E
    - XB-25F
    - B-25G (PBJ-1G)
    - B-25H (PBJ-1H)
    - NA-98X
    - B-25J (PBJ-1J)
    - Учебные варианты
    - RB-25
    - VIP
  - Гражданская служба
  - Окраска и обозначения Окраска самолетов первых серий
  - Изменения опознавательных знаков
  - Служба в боевых частях
  - B-25 в Северной Африке
  - Изменение опознавательных знаков на Средиземноморском ТВД
  - Камуфляж на Средиземноморском ТВД
  - Цвет металла
  - Модификации B-25G, H и J
  - Части B-25 в Юго-Восточной Азии
  - «Летающие Апачи»
  - B-25 в авиации союзников, воевавших с Японией
  - Другие типы камуфляжа

С. В. Иванов
B-25 Mitchell. Часть 1
(Война в воздухе — 76)

«Война в воздухе» № 76. 2001 г. Периодическое научно-популярное издание для членов военно-исторических клубов.

Редактор-составитель Иванов С. В. При участии ООО «АРС». Лицензия ЛВ № 35 от 29.08.97 © Иванов С. В… 2001 г.

Издание не не содержит пропаганды и рекламы. Отпечатано в типографии «Нота» г. Белорецк. ул. Советская. 14 Тираж: 300 экз.

История создания

История создания среднего американского бомбардировщика North American B-25 «Mitchell» уходит корнями к заре голландской авиации, а именно к личности Антония Фоккера. Фоккер родился в 1890 году на Яве, которая в то время была голландской колонией, в семье владельцев плантации кофе. В четыре года Фоккер вместе с родителями и сестрой вернулся в Голландию, где стал учиться. Хотя он никогда не был лучшим учеником, очень рано проявилась у него склонность к механике. В юношеском возрасте Фоккер заразился «авиационной бациллой». Он сам научился летать на самолете, а в возрасте 20 лет организовал в Германии завод, строивший легкие самолеты. В годы Первой Мировой войны бизнес Фоккера разросся, основным покупателем его самолетов стала кайзеровская Германия.

После войны Фоккер вернулся в Голландию. В 1920 году он открыл торговое представительство своей фирмы в Нью-Йорке. Через два года заводы Фоккера в Голландии посетил американский генерал Билли Митчелл, занимавший тогда должность командующего авиационной службы американской армии. Митчелл и Фоккер заключили контракт на переделку 100 самолетов DH-4 и выпуск новых 30. В это время американское авиастроение находилось еще в зачаточном состоянии, поэтому ничего удивительного нет в том, что главным поставщиком ВВС США была голландская фирма. Чтобы соответствовать требованиям рынка, в 1924 году Фоккер открыл в Хезбруч-Хейтс (штат Нью-Джерси) завод, на котором выполнял заказы американской авиации. Однако американцы быстро оценили перспективность новой отрасли промышленности и через четыре

года на свет появилась корпорация North American Aviation. Первоначально в ее состав входила только Fokker Corporation of American и Berliner-Joyce, но очень быстро в число учредителей вступили Curtiss Airplane, Transcontinental Air Transport, Eastern Air Transport, Douglas Aircraft, Curtiss-Wright, Ford Instrument, Sperry и General Motors. General Motors принадлежало 40 % акций корпорации, тогда как Фоккер владел 20 %. В дальнейшем корпорация умножила свои активы, но Тони Фоккер в 1936 году продал все свои акции и вернулся в Голландию.

Первый B-25, облетанный в 1940 году.

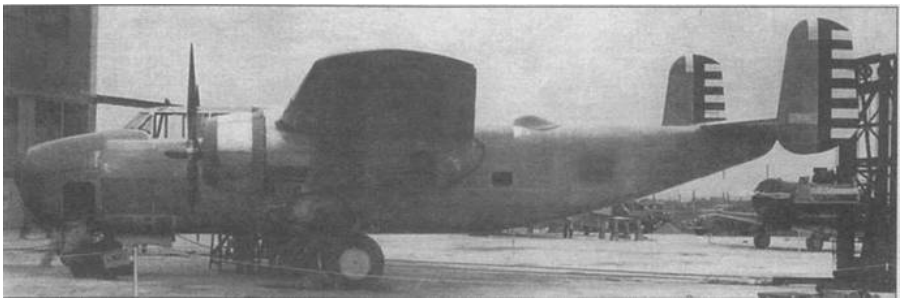
Первым двухмоторным самолетом NA A стал бомбардировщик XB-21 «Dragon». Работа над самолетом началась в январе 1936 года и закончилась в феврале 1937. На самолете стояли два мотора Pratt & Whitney R-2180 с наддувом. Максимальная скорость 355 км/ч, дальность полета 3140 км с 1000 кг бомб и 1050 км с 4500 кг бомб. Самолет не удалось довести до серийного производства. Позднее его использовали в качестве летающей лаборатории при создании самолетов B-18 и

B-23.

В результате North American оказалась целиком во владении американцев. Президентом корпорации стал Эрнест Брич, а вице-президентом — ведущий американский ас Первой Мировой войны капитан Эдди Рикенбекер. Брич переманил к себе трех молодых перспективных инженеров фирмы Douglas: Джеймса Х. Кайндельбергера, Джона Л. Этвуда и Стэна Смитсона. Заводы NAA находились в Дандолк, штат Мэриленд. Первыми машинами, созданными в новом КБ, стали разведывательный высокоплан О-47 и учебный низкоплан ВТ. Обе машины появились в 1934 году.

Кайндельбергер предложил перенести завод из Мэриленда в Южную Каролину, где погода позволяла летать весь год и была развита необходимая инфраструктура. В сентябре 1935 года NAA приобрела в районе Лос-Анджелеса 20 акров на юго-восточном краю аэродрома Майнз-Филд (Инглвуд), новой части международного аэропорта «Лос-Анджелес». К строительству корпусов приступили в начале октября, а завершили стройку уже в январе 1936 года.

Незадолго перед началом переезда начались работы над гидросамолетом Curtiss SOC-1 для ВМФ США. Однако всю оснастку и уже готовые узлы самолета морем перебросили на новое предприятие. Туда же прибыли 75 работников вместе с семьями. Еще столько же человек набрали на месте. Кроме заказов для USAAC в период с 1936 по 1938 год удалось продать по одному ВТ-9 в Аргентину, Австралию, Голландию, Гондурас, Японию, Швецию и Венесуэлу. ВТ-9 был весьма популярным учебным самолетом. Всего в нескольких модификациях построили 17500 таких машин! Кроме того, для USAAC и Национальной Гвардии только в 1938 году построили 82 самолета О-47. В том же году Аргентина заказала 30 машин NA-16-4F, а Китай — еще 35. Англичане сделали беспрецедентный заказ в 200 самолетов NA-16-4F, получивших обозначение «Harvard». В августе 1938 года USAAC заказал 60 учебных самолетов ВС-1 и разведывательных О-47. В результате за август NAA сумела получить заказов больше, чем какая-либо американская самолетостроительная фирма со времен Первой Мировой войны. Реорганизовав производство, корпорация резко подняла прибыльность. Продажи самолетов как внутри Соединенных Штатов, так и за границу стремительно росли.



Прообраз B-25 — NA-40 в первоначальном варианте с двигателями Pratt & Whitney R-I830-56C3-G «Twin Wasp» стартовой мощностью 1100 л.с.

NA-40 еще оснащенный двигателями P & W R-1830 с выхлопной системой сверху и винтами Curtiss Electric. Нос получил остекление.

Первым двухмоторным самолетом NAA стал бомбардировщик XB-21 «Dragon». Работы над ним начались в январе 1936 года и завершились в феврале следующего года. Самолет при массе 18160 кг оснащался двумя моторами Pratt & Whitney R-2180 с наддувом. Самолет развивал максимальную скорость 355 км/ ч и мог пролететь 3140 км при бомбонагрузке 1000 кг или 1050 км при бомбонагрузке 4500 кг. Максимальный потолок достигал 7600 м. Однако конструкторы не смогли устранить целый ряд технических недостатков, а во время одного из полетов над Лос-Анджелесом прототип загорелся. Машину все же восстановили и использовали в качестве опытного самолета при создании бомбардировщиков B-18 и B-23. Позднее в течение нескольких лет B-21 использовался в качестве летающей лаборатории.

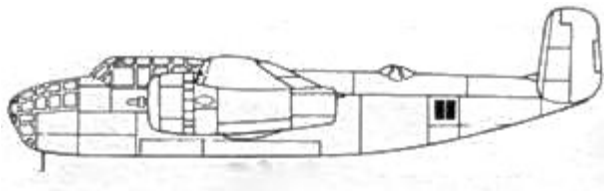
В январе 1938 года начался конкурс (Specification Number 98-102) на создание двухмоторного среднего бомбардировщика. NAA выставила свой проект NA-40-1. Коллектив инженеров под руководством Говарда Эванса разработал проект двухмоторного бомбардировщика-высокоплана с хвостовым оперением с концевыми шайбами рулей, трехточечным шасси с носовой опорой. Самолет отличался очень хорошей аэродинамикой.

Экипаж — 5 человек. Пилот и второй пилот занимали места один за другим в длинной остекленной кабине, расположенной на верхней стороне фюзеляжа. Максимальная ширина кабины не превышала 115 см, что должно было свести к минимуму лобовое сопротивление. Подобным образом пилотов размещали и в других самолетах: например, Martin B-10 или North American O-47. Штурман-бомбардир, радист и бортстрелок располагались в остекленной носовой кабине (так называемая «веранда» — «greenhouse»), откуда открывался хороший обзор вперед и вниз. Новаторская для американских самолетов схема верхнеплана с подвесными мотогондолами впервые появилась на Fokker XB-8, а затем на North American YO-27 и XB-21, что стало своеобразной визитной карточкой корпорации. Кроме выгоды с точки зрения аэродинамики, такая схема облегчала доступ к двигателям и упрощала обслуживание самолета. На NA-40-1 предполагалось поставить два 14-цилиндровых сдвоенных звездообразных двигателя Pratt & Whitney R-1830-S6C2-6 «Twin Wasp» стартовой мощностью 1100 л.с. и трехлопастные винты Curtiss Electric с изменяемым шагом. Общий запас топлива составлял 1800 л (476 галлонов США). В будущем планировалось перейти на более мощные моторы Pratt & Whitney R-2800 «Double Wasp». Обычным для того времени было оборонительное вооружение. На NA-40-1 предполагалось поставить три пулемета M-2 калибра 7,62 мм (0,30) с боекомплектом по 500 выстрелов на ствол. Один из пулеметов стоял в носовой части фюзеляжа, другой в верхней турели, а третий в нижней части фюзеляжа. Сухая масса самолета составляла 8850 кг. Самолет получил гражданскую регистрацию XI4221. На экспортном варианте самолета предусматривалась возможность установить двигатели Bristol «Pegasus».

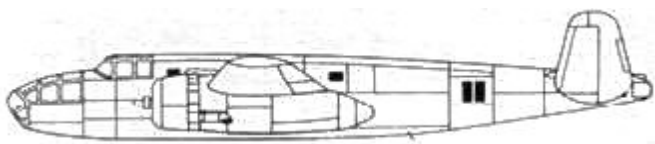
Первый полет прототипа состоялся 29 января 1939 года. За штурвалом сидел испытатель NAA Пол Балфор, ему помогал инженер Лайонс. Уже в ходе первого полета проявились вибрации хвостового оперения в момент набора скорости, а также скачки температуры масла и головок цилиндров. Ненадежно работали и моторы Pratt & Whitney. Несмотря на то, что самолет развил скорость 426 км/ч, результаты испытаний признали неудовлетворительными. Всего NA-40-1 совершил 14 полетов общей продолжительностью 5 часов 20 минут.

В период с 28 февраля по 1 марта на самолет установили более мощные моторы Wright R-2600-A71-3 стартовой мощностью 1600 л.с., а винты Curtiss заменили винтами Hamilton Standard «Hydromatic». При этом обозначение самолета изменили на NA-40B (NA-40-2). Дополнительно в каждом крыле установили по дополнительному пулемету M-2, стреляющих вне плоскости

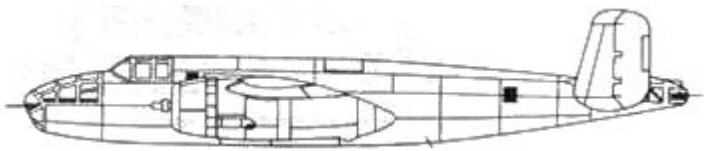
винта. 1 марта Балфор, Лайонс и инженер Уилер облетали NA-40B. Первый полет длился почти час. В его ходе удалось разогнать самолет до 462 км/ч, несмотря на то, что сухая масса самолета в результате переделок возросла до 9500 кг. Проблемы с вибрацией и перегревом решились сами собой. 12 марта Балфор, Лайонс и Руди Штольц перелетели на NA-40B из Майнз-Филда на аэродром Райт-Филд (Огайо), где предполагалось продемонстрировать машину военным чинам. Во время перелета делались посадки в Альбукерке (Нью-Мексико) и Канзас-Сити (Канзас) для дозаправки.



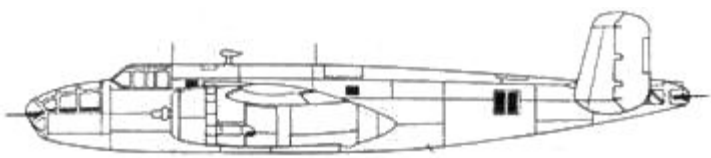
NA-40



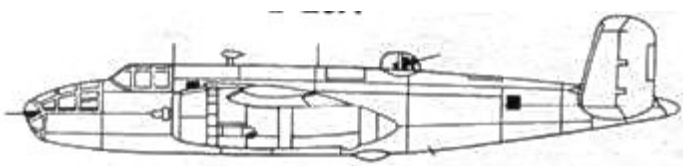
1-й B-25



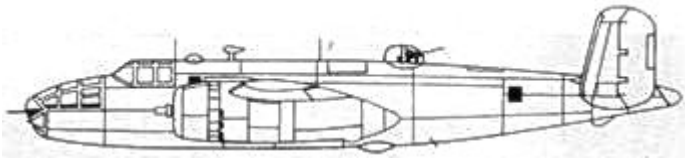
B-25



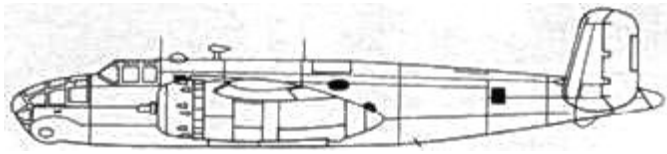
B-25A



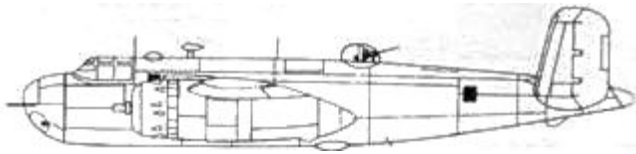
B-25B



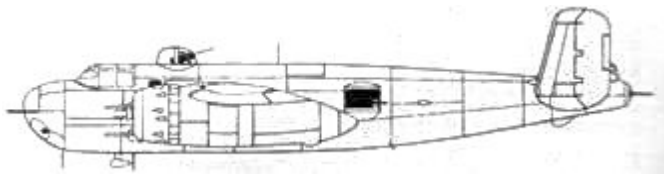
B-25C



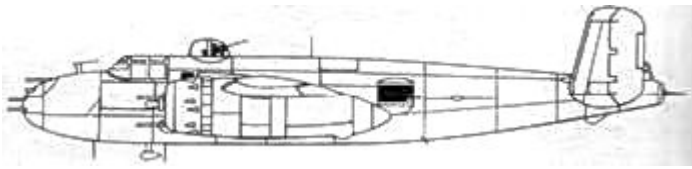
F-10



B-25G

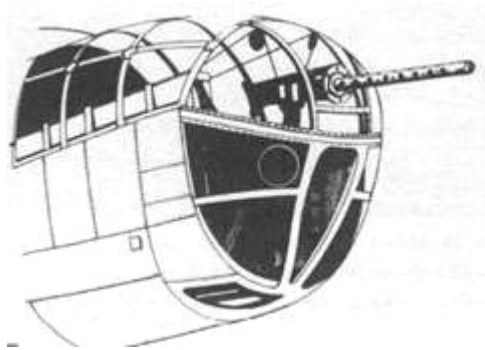


B-25H



B-25J

NA-40



NA-62

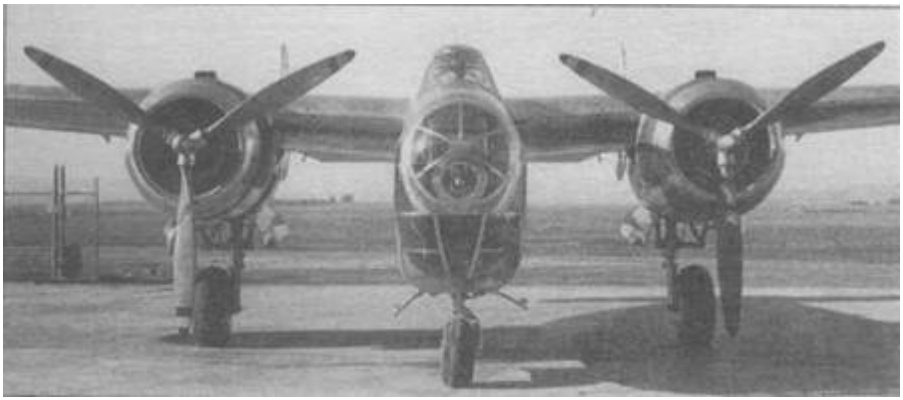
Прибыв на аэродром Райт-Филд, NA-40B поступил в распоряжение майора Янгера Питтса, который, облетав машину, отозвался о ней восторженно. 11 апреля Питтс взлетел с аэродрома Райт-Филд на очередной пробный полет. На месте второго пилота должен был сидеть Штольц, а в хвостовой части фюзеляжа находился 1-й лейтенант Андерсон. Капитан Макгир в последний момент занял место второго пилота. Самолет успешно оторвался от земли и набрал высоту 150 м. В этот момент внезапно отказал один из моторов. Самолет начал терять высоту и упал в 3 км от аэродрома. К счастью пожар сразу не начался. Штольц вместе со спасательной командой прибыли к месту падения в течение считанных минут. Они немедленно извлекли из самолета всех трех членов экипажа. Самолет тут же вспыхнул и полностью выгорел. Макгир сильно ударился головой, остальные члены экипажа не получили серьезных травм.

Несмотря на потерю NA-40B, Кайндельбергер сумел убедить экспертов USAAC в перспективности продолжать работы над машиной. Уже в ходе создания NA-40B была разработана экспортная модификация NA-40-7, однако военные потребовали создать еще ряд модификаций самолета. Дальнейшие работы над проектом вел коллектив, возглавляемый инженером Р.Х. Райсом и уже упоминавшимся вице-президентом фирмы Ли Этвудом. Тем временем 11 марта начался новый конкурс на средний двухмоторный бомбардировщик (Air Corps Proposal No. 39-640). По условию самолет должен был брать 1360 кг, иметь дальность полета 3220 км и максимальную скорость 480 км/ч. Самолет должен был действовать с высот 2440–4300 м, а также атаковать тактические цели, в том числе железнодорожные пути и порты. Прототип нового самолета получил обозначение NA-62. Самолет выглядел внушительно. Он в два раза превысил требуемую конкурсом бомбовую нагрузку. Места пилотов расположили рядом, а фонарь кабины плавно переходил в фюзеляж. Крылья

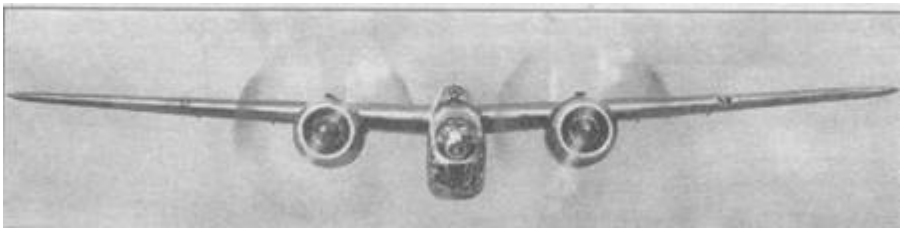
сдвинули книзу, что позволило укоротить стойки главного шасси. Облагородили аэродинамику мотогондол, далеко выдвинув их за переднюю кромку крыла.

В конкурсе участвовали четыре проекта. Martin выставил Model 179, North American — NA-62, Douglas — B-23, a Stearman — P-23. Только две первых машины вызвали интерес у военных. Model 179, имевшая идеальную аэродинамику, была принята на вооружение как B-26 «Marauder». В сентябре 1939 года фирма Martin подписала контракт на поставку 201 бомбардировщика B-26, заработав 15.815.000 долларов. Хотя NA-62, получивший обозначение B-25, несколько уступал конкуренту, было решено дать конструкторам шанс довести машину. Инженеры North American детально проработали конструкцию самолета с целью до предела упростить обслуживание самолета и сделать возможным проведение ремонта в полевых условиях. Фюзеляж имел низкое лобовое сопротивление. Самолет получился простым в управлении и обслуживании, что упрощало подготовку экипажей и наземного персонала. В этот момент Соединенные Штаты старались развернуть свою бомбардировочную авиацию, поэтому B-25 тоже пошел в серию. Всего было заказано 184 самолета B-25 с моторами Wright R-2600. Контракт W535-ac-13258 подписали 10 сентября 1939 года. Сумма контракта составляла 11.771.000 долларов. По контракту фирма North American обязывалась доставить один самолет для испытаний на аэродром Райт-Филд к началу лета следующего года.

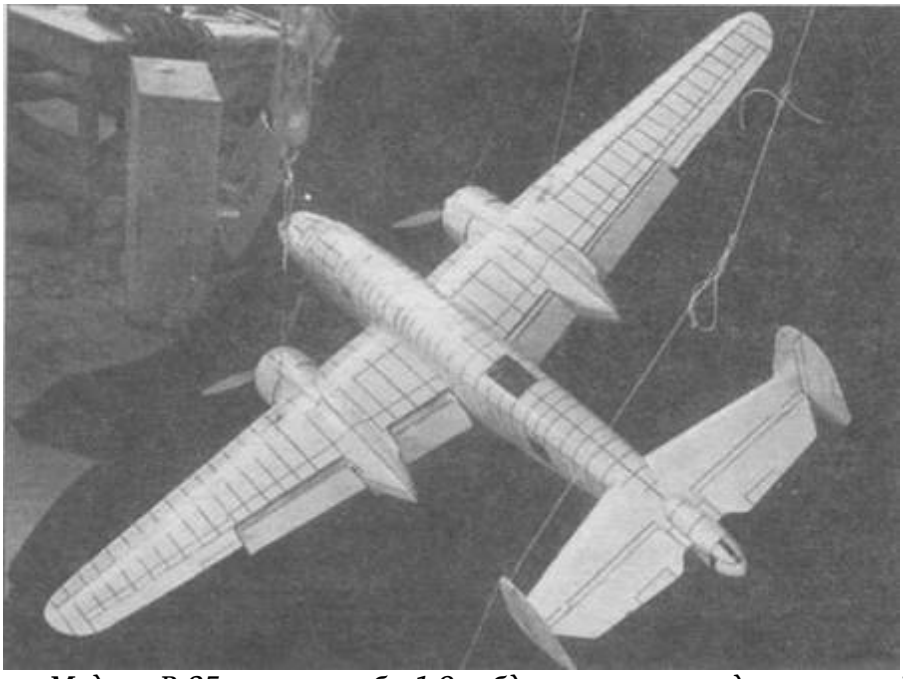
Кабина пилота на NA-40B. Хорошо видны педали.



NA-40 B, вид спереди. Обратите внимание на узкий фонарь кабины, где члены экипажа сидели один за другим.



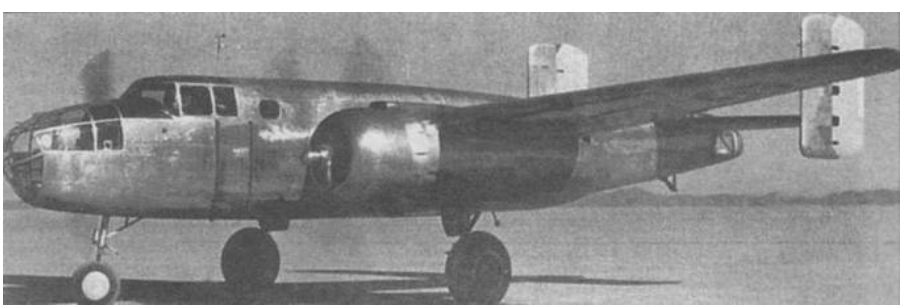
NA-40 B в полете, вид спереди. Видны приподнятые крылья и узкий фонарь кабины.



Модель B-25 в масштабе 1:9, обдуваемая в аэродинамической трубе Калифорнийского технологического института.

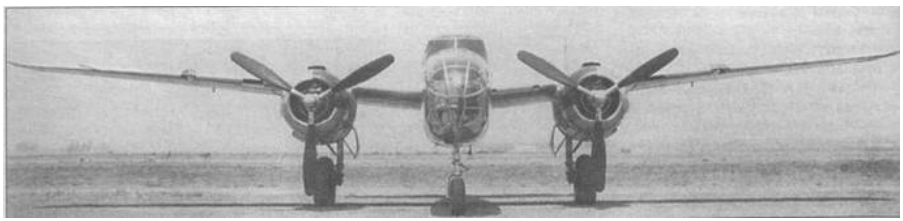
Вице-президент North American и руководитель конструкторского бюро быстро приступили к работе. Чтобы сократить сроки, на самолет перенесли некоторые решения, опробованные на NA-40, в том числе шасси с носовой стойкой, рулевое оперение с концевыми шайбами на горизонтальном стабилизаторе, крылья и мотогондолы с двигателями. При этом B-25 по сравнению с NA-40 имел большие габариты, отличаясь при этом большей скоростью, дальностью полета и грузоподъемностью. Площадь крыла увеличилась почти на 1 м^2, а фюзеляж стал длиннее почти на 2 м. Сухая масса прототипа достигла 12712 кг, тогда как NA-40 весил не более 9080 кг. Кресла пилотов в кабине располагались бок-о-бок, а место штурмана-бомбардира находилось под кабиной пилотов. По сравнению с NA-40 крыло сдвинули вниз. Для улучшения аэродинамики крылу придали ламинарный профиль. У основания использовался профиль NACA 23017, который переходил к оконцовкам в NACA 4409-R. Вдоль задней кромки крыла сделали небольшое утолщение (так называемый «reflex»), что не давало крылу потерять несущую способность при сваливании. В результате бомбардировщик отличался очень низкой скоростью сваливания, что позволяло ему взлетать и садиться на палубу авианосца. Передняя кромка крыла имела стреловидность 3(, какую сохранили и на серийных машинах. Скошенность крыльев вверх ухудшило аэродинамику, но эту особенность также сохранили при серийном выпуске.

Ли Этвуд предложил поставить на самолет двигатели Pratt & Whitney R-2800 мощностью 2000 л.с. Эти моторы на 300 л.с. превосходили мощностью моторы Wright «Cyclone» R-2600. Но возникла проблема, моторы R-2800 предназначались в первую очередь для истребителей. Все попытки изменить приоритеты ни к чему не привели, и на серийные B-25 ставили прежние Wright R-2600.



Первый B-25 на базе Мерок-Драй-Лейк, Калифорния. Обратите внимание на шайбы руля прямоугольной формы — это один из

рассматривавшихся вариантов рулевого оперения.

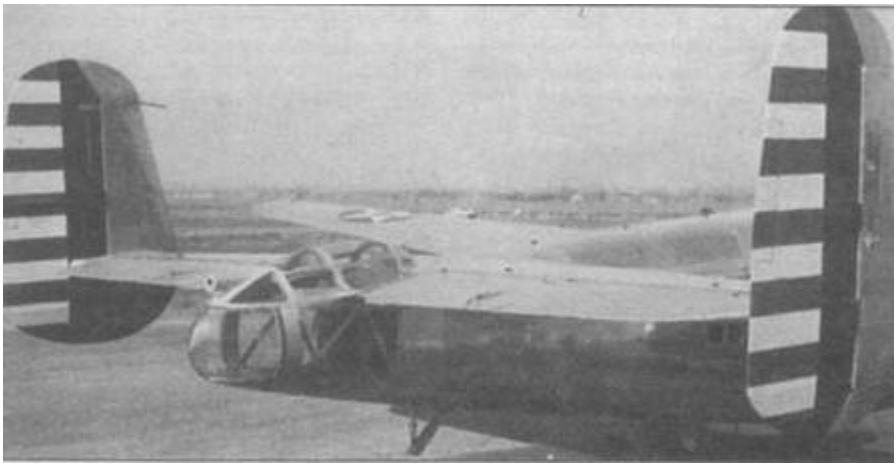


Первый B-25 (40-2165). Самолет оснащен винтами Hamilton Standard Hydromatic.Август 1940 года, Майнз-Филд.

Фюзеляж самолета состоял из четырех секций: носовой, передней, центральной и хвостовой. Конструкция фюзеляжа состояла из шпангоутов, лонжеронов и обшивки, соединенных заклепками. Ширина фюзеляжа составляла всего 144 см, то есть ровно столько, чтобы втиснуть рядом двух пилотов. Форма фюзеляжа в сечении была наиболее благоприятной с аэродинамической точки зрения. Место штурмана находилось под кабиной пилотов. Через тесный проход штурман мог попасть в носовой отсек фюзеляжа. Пространство центральной секции занимал бомбоотсек. Люк для членов экипажа находился в днище фюзеляжа рядом с местом штурмана. Другой люк находился в хвостовой части фюзеляжа. Дополнительные эвакуационные люки имелись в фонаре кабины пилотов. Из кабины открывался хороший обзор во все стороны, что облегчало управление

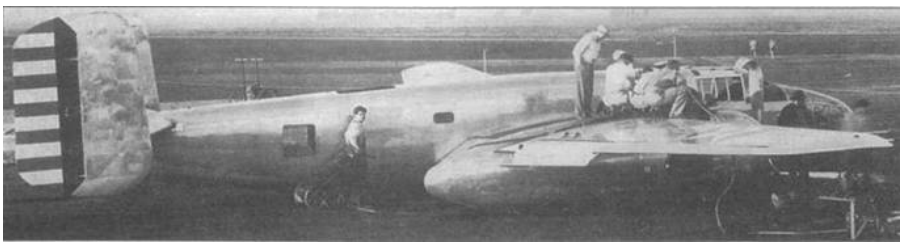
самолета при бомбардировке с небольших высот. Долгое время конструкторы колебались с выбором хвостового оперения между традиционной схемой и схемой с концевыми шайбами. Выбор был сделан в пользу хвостового оперения с концевыми шайбами. Такое хвостовое оперение оставляло меньше мертвого пространства при обороне задней полусферы. Первоначально оборонительное вооружение самолета было слабым и состояло из традиционных для американской авиации 7,62-мм пулеметов. Один пулемет стоял в носовом обтекателе фюзеляжа и мог вести огонь через одну из трех бойниц. Другой пулемет стоял в задней части фюзеляжа. Из него можно было вести огонь через отверстия в бортах и днище. Третий пулемет калибра 12.7 мм находился в обтекателе в хвостовой части фюзеляжа. Бомбовое вооружение состояло из кассеты, вмещавшей 12 45,4-кг бомб или различные сочетания бомб массой 113,5 кг, 136,2 кг, 227 кг, 272,4 кг и 499,4 кг, или одиночной бомбы массой 908 кг.

Через 40 дней интенсивной работы было подготовлено 84 варианта оснащения самолета и проработано множество технических решений. Каждый из вариантов сопровождался подробным анализом и технической документацией. Было предложено множество вариантов планировки фюзеляжа и три варианта механизации крыла, причем в каждом случае учитывалась возможность использования как моторов Wright R-2600, так и Pratt & Whitney R-2800. Окончательный вариант проекта поступил к чертежникам 12 августа, а конструкторский коллектив приступил к проработке мелких деталей. Техническая документация поступила на предприятия NAA в декабре. Первой задачей была постройка макета в масштабе 1:9. Этот макет предполагалось испытать в аэродинамической трубе Калифорнийского Технологического Института. Затем создавался макет в натуральную величину с оснащением, креслами и рулями. 9 ноября фирму North American посетила комиссия USAAC. Военные одобрили макет, статические испытания которого начались 4 июля 1940 года на базе Райт-Филд.



Четвертый вариант хвостового оперения, наиболее приближенный к серийному образцу.

Хвостовая огневая точка, типовая для первых 64 B-25 и B-25 A. За плексигласовыми створками виден 12,7-мм пулемет Colt-Browning, оснащенный телескопическим прицелом.



Первый B-25, у которого в ходе испытаний лопнул главный бензопровод правого мотора. Только благодаря опыту пилота Вэнса Бриза удалось спасти машину. Бриз посадил машину на брюхо между двумя ВПП на аэродроме Майнз-Филд.

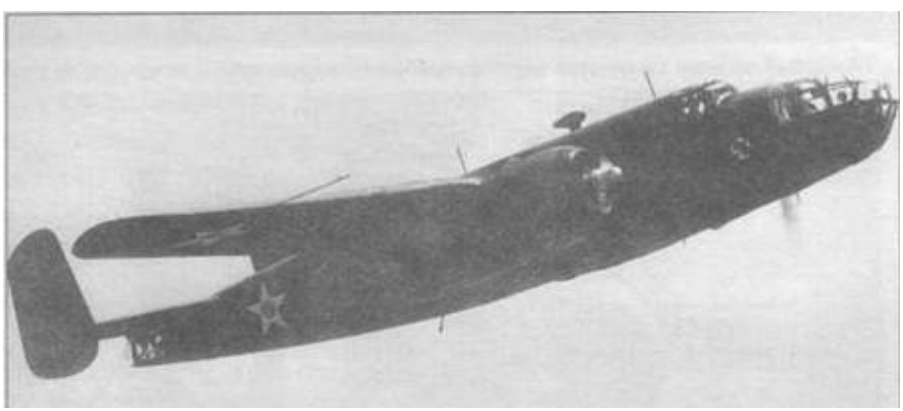
Одновременно спешно собирался первый экземпляр B-25 (40-2165). Машину закончили в первые недели июня 1940 года. Экипаж самолета состоял из пяти человек. Двое пилотов сидели бок-о-бок в остекленной кабине. Хвостовой стрелок лежал в районе хвостового оперения и обслуживал пулемет Colt-Browning калибра 12,7 мм, оснащенный телескопическим прицелом. Другой пулемет калибра 7,62 мм стоял в носовом обтекателе фюзеляжа и обслуживался штурманом. У этого пулемета был весьма ограниченный сектор обстрела. Еще два 7,62-мм пулемета находились в задней части фюзеляжа. Один пулемет вел огонь через боковые окна, а другой был выставлен в бойницу в днище.

В бомбоотсек самолет мог брать бомбы общей массой полторы тоны. Фюзеляж целиком изготавливался из металлических деталей. Часть фюзеляжа, находящаяся выше крыльев, составляла с ними одно целое и демонтировалась вместе с крыльями. Под хвостом имелся выдвигаемый при взлете и посадке костыль, который предохранял хвостовую часть самолета от повреждений в том случае, если пилот слишком сильно задирал нос машины. Крылья свободно-несущие, крепились к фюзеляжу на середине его высоты. Крылья состояли из пяти секций, в том числе одну, включавшую в себя часть фюзеляжа. Две консоли находились за мотогондолами. Внешние секции имели однолонжеронную конструкцию и оснащались цельнометаллическими элеронами. В крыльях находились четыре бензобака общим объемом 916 галлонов (3467 л). В фюзеляже стоял сбрасываемый бак объемом 420 галлонов (1590 л). На секциях центроплана подвешивались закрылки с гидравлическим приводом. Хвостовое оперение цельнометаллическое с концевыми шайбами. Трехстоечное шасси с носовой опорой убиралось в полете с помощью гидравлического привода. Бронирование на самолете отсутствовало. Двигатели Wright «Cyclone» GR-2600-A5B стартовой мощностью 1600 л.с. при 2400 об./мин и рабочей мощностью 1350 л.с. при 2300 об./мин на высоте 1524 м. Двигатели вращали трехлопастные винты с автоматической регулировкой шага типа Hamilton Standard. Винты оснащались системой антиобледенения, а при выключении автоматически переходили в режим наименьшего сопротивления. На двигателях стояли карбюраторы Bendix Stromberg PD-13E-2. Бомбардировщики B-25 развивали скорость 534 км/ч на высоте 4572 м.

Первые попытки рулежки на земле выявили неисправность амортизатора переднего колеса. Дефект удалось устранить, и в середине августа самолет был готов к полетам. Первый полет

состоялся 19 августа 1940 года. Самолетом управлял летчик-испытатель фирмы North American Вэнс Бриз, ему помогал инженер Рой Феррен. Как и ожидалось, самолет хорошо слушался рулей. Бриз хорошо отзывался о машине, тогда как Феррен считал, что у бомбардировщика есть тенденция к заметному отклонению от курса. Во время одного из полетов, когда самолет направлялся к Тихоокеанскому побережью, лопнул главный бензопровод правого двигателя. Произошел взрыв и машину охватило пламя. Взрывом перебило тяги рулей, и машина потеряла управление. Кроме того, взрыв разбил фонарь кабины и повредил часть приборной доски. Вэнс Бриз все же сумел взять курс на аэродром Майнз-Филд, где сел на брюхо между двумя взлетно-посадочными полосами. Бриз, а также находившиеся на борту самолета инженеры Рой Феррен и Билл Уилер быстро покинули горящую машину и остались в живых. Немедленно подоспела пожарная команда, которая быстро сбила пламя. На удивление, самолет можно было отремонтировать. Этой возможностью немедленно воспользовались, и бомбардировщик снова приступил к испытаниям.

Один из девяти первых B-25, попавший в 95th BS.



B-25 A из 17th BS в полете, 1941 год. Эскадрилья стала первой частью, полностью укомплектованной бомбардировщиками B-25 «Mitchell».

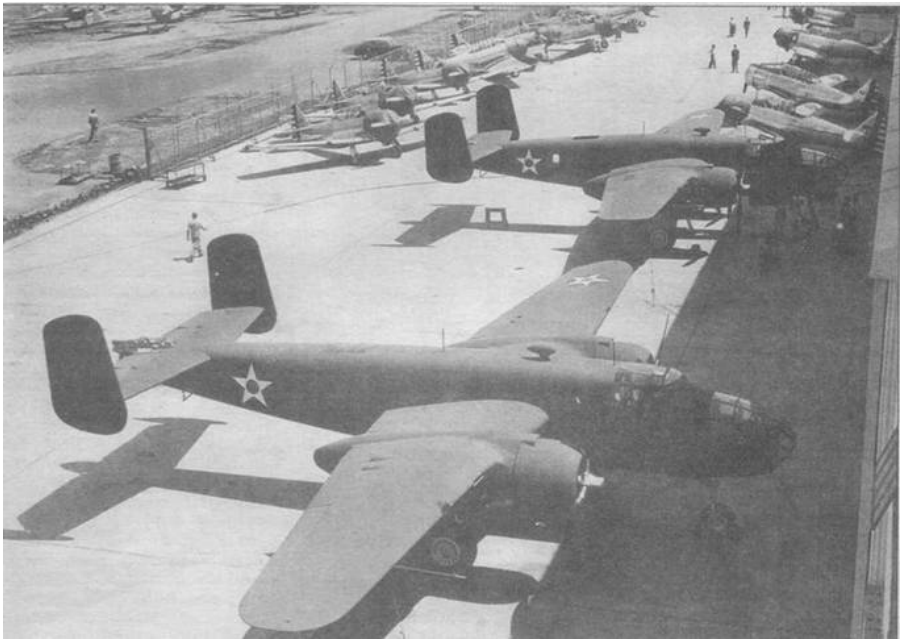
B-25 A (40-2189) в ожидании отправки в часть. Видно «изломанное» крыло, характерное для всех последующих B-25.

Тем временем на завод NA прибыли майор Стенли Амстед и лейтенант Джордж Хатчер из отдела летных испытаний при USAAC. Офицеры должны были дать оценку бомбардировщику B-25. Совершив полет, они обнаружили, что любой ощутимый порыв ветра сбивает самолет с курса. Оба инспектора дали самолету крайне негативную оценку и заявили, что ни за что больше на нем не будут летать. Контракт приостановили, а инженеры корпорации отчаянно пытались найти выход из создавшегося положения. К счастью, летные характеристики удалось заметно поправить, изменив только конструкцию консолей крыла. Остальную часть планера изменять не пришлось. Кроме того, на фюзеляже установили дополнительный стабилизатор, так называемый «Gull wing». Переделки заняли время и лишь 25 февраля 1941 года Эд Верджин и Луи Уэйт совершили двухчасовой полет на B-25 (40-2174). Оба пилота отметили, что летные характеристики самолета радикально улучшились и порекомендовали его в серию. Вскоре North American выпустила десять B-25. Первый из этих бомбардировщиков (40-2165) остался на фирме и использовался для испытаний нового оснащения, а также выступал в роли транспортного самолета. Машины 40-2166, 2170,2173, 2174 и 2176 спустя какое-то время тоже вернулись на фирму, но о их судьбе ничего не известно. В то же время самолеты 40-2168, 2169, 2172, 2173 и 2174 получили повреждения во время учебных полетов. В середине 1943 года самолет 40-2168 привели в соответствие с серийным стандартом, после чего бомбардировщик использовали в качестве личного транспортного самолета генерала Арнольда. Серия первых B-25 состояла из 24 машин с номерами от 40-2165 до 40-2188. Начиная с десятого экземпляра на самолетах ставили крылья с «ломаным» профилем. Новый самолет получил официальное обозначение B-25 «Mitchell» в честь бригадного генерала Уильяма Митчелла, считавшегося отцом американской авиации. Это название предложил вице-президент North American Джон Ли Этвуд, предложение Этвуда

получило одобрение военных.

Тем временем 10 декабря 1940 года было решено организовать в Канзас-Сити филиал North American. 8 марта 1942 года начались строительные работы на аэродроме Фейрфакс-Эйрпорт. Филиал сотрудничал с фирмой Fisher Body Division из Мемфиса (Теннесси), входившую в состав корпорации General Motors. По договору Fisher должен был проводить 55 % предварительных работ, а собирать самолеты планировалось в Канзасе. Однако, как показала практика, на долю North American приходило не менее 71 % производственного цикла. После того, как новый завод вступил в строй, из Инглвуда в Канзас-Сити и Мемфис отправили 100 комплектов для сборки B-25.

B-25 A на сборочной линии. На переднем плане самолет 40-2207. В конструкцию B-254 внесли ряд изменении по сравнению с оригинальным B-25.



B-25 A перед заводским ангаром в Инглвуде. Рядом стоят учебные A T-6 и «Harvard П».

Модификации и производственные серии

B-25A

Американцы пристально следили за ходом войны в Европе и располагали достаточной информацией относительно роли средних бомбардировщиков. Как показывал опыт войны, бомбардировочная авиация действовала над территорией противника. Противник же предпринимал все усилия для того, чтобы помешать бомбардировщикам прицельно сбросить бомбы. Первоначально бомбардировщики в Европе летали без истребительного сопровождения, что сразу выявило их недостаток — слабое оборонительное вооружение. Истребительная авиация противника без труда перехватывала бомбардировщики и наносила им тяжелые потери. Но даже самое надежное истребительное прикрытие не могло защитить бомбардировщиков от зенитного огня с земли. Усилить оборонительное вооружение бомбардировщиков было, в принципе, не очень сложно, но как уберечь самолеты от огня зенитной артиллерии?

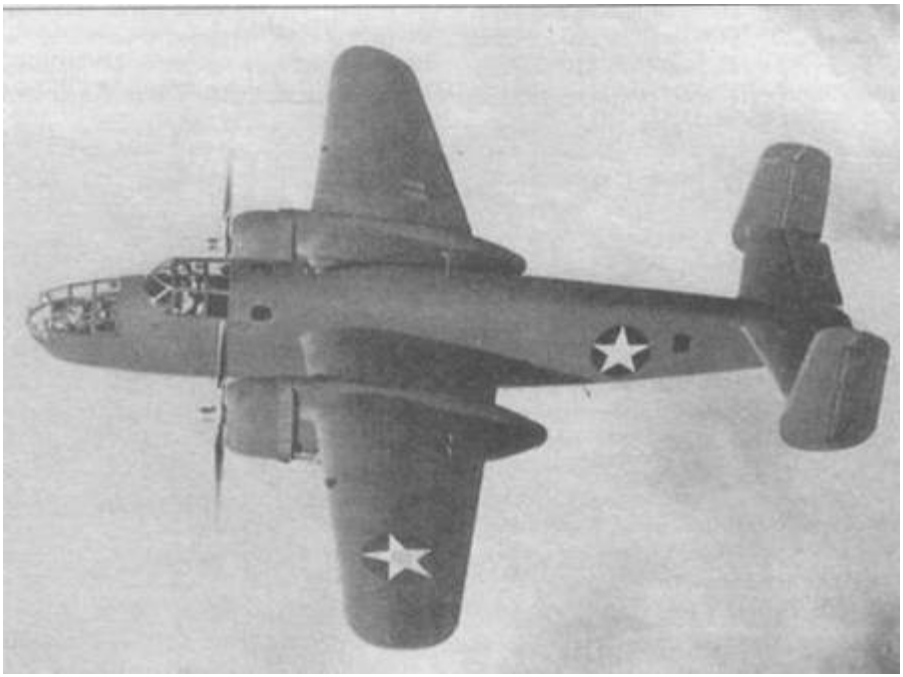
Понимая, что противник может сбить любой самолет, и, что абсолютной защиты не бывает, конструкторы корпорации North American решили по крайней мере не облегчать работу противнику. Поэтому, на самолеты, начиная с 40-2189, стали ставить самогерметизирующиеся топливные баки, а также броню, частично защищавшую кабину пилотов, а также места стрелка, бомбардира и штурмана.

Толщина бронелиста была около 1 мм, что хватало для защиты от осколков зенитных снарядов. Таким образом, появился бомбардировщик B-25A.

Очевидно, что все эти переделки повлекли увеличение массы самолета и снижение его летных качеств. Масса машины возросла с 7835 кг до 8112 кг. Чтобы уменьшить общую массу самолета, сократили объем топливных баков в крыльях до 692 галлонов (2619 л). В результате дальность полета сократилась с 3218 км до 2172 км. Эта мера позволила даже несколько уменьшить взлетную массу самолета с 12964 кг до 12303 кг. Потолок понизился с 9144 м до 8359 м. Максимальная скорость уменьшилась до 506 км/ч. В конструкцию самолета внесли и другие изменения: изменилась форма шайб руля, над местом штурмана-радиста появилось дополнительное окно, изменилась конструкция выхлопной системы. 25 февраля 1941 года новый самолет облетал летчик-испытатель NAA Эдвард У. Верджин. Всего было выпущено 40 самолетов этой модификации, которые попали в авиачасти, дислоцированные на территории США.

Самолеты B-25A имели следующие заводские и армейские серийные номера: NA2858-NA 2897 и 40-2189-40-2228.

Первый B-25 (40-2165), переделанный в транспортный самолет RB-25. На носу видна круглая антенна радиопеленгатора.



Новый B-25A-NA в полете. На самолете еще нет никаких обозначений кроме опознавательных знаков.

B-25 A, 65-я машина 10th Air Base Squadron на выставке в Ченьют-Филд (Иллинойс), 1941 год.

B-25B

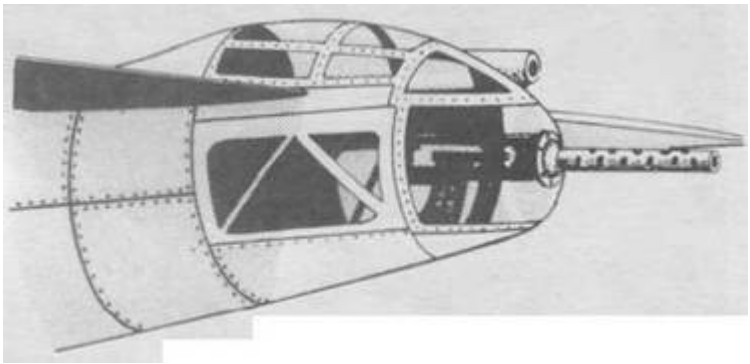
Стремясь в еще большей степени защитить бомбардировщик от истребителей противника, конструкторы обратили внимание на разработанную фирмой Bendix турель с электрическим приводом и установленными в ней двумя 12,7-мм пулеметами Colt-Browning. Экспериментальной переделке подвергся один из самолетов, находившихся на сборочной линии. Вместо окна над местом штурмана-радиста установили турель. Другую турель установили под местом штурмана. Нижнюю турель можно было выдвигать при необходимости, а в обычном положении она скрывалась внутри фюзеляжа. Стрелку приходилось наводить нижний пулемет с помощью перископического прицела, находясь в очень неудобной позиции. Турели Bendix могли вращаться на 360(, в результате защита бомбардировщика теперь не имела мертвых зон. Это позволило отказаться от хвостовой огневой точки. На ее место поставили плексигласовый обтекатель, организовав там наблюдательный пост. В результате длина фюзеляжа сократилась с 16,39 м до 16,12 м. От старого вооружения остался один 7,62-мм пулемет в лобовом обтекателе фюзеляжа, обслуживаемый бомбардиром. Так появился бомбардировщик B-25B.

Опыты с турелями англичане проводили незадолго до начала войны. Теперь же американцы столкнулись с проблемами, связанными с использованием турелей. Внутри турели имелось достаточно пространства, чтобы вместить вооружение, боекомплект и стрелка, обвешенного парашютом, кислородным прибором, ларингофоном и прочими аксессуарами. В конструкции башни имелся блокиратор, который исключал возможность повреждения машины огнем своих же пулеметов.

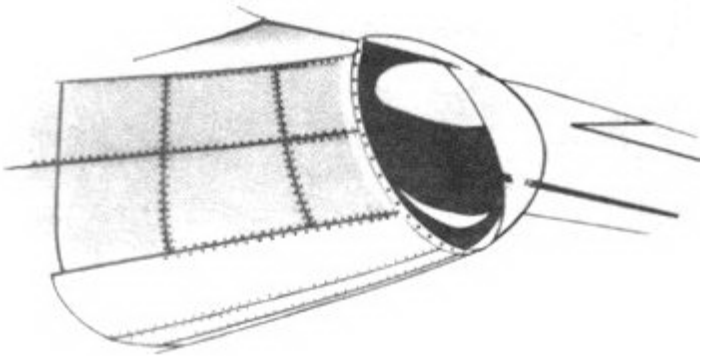
Добавление турелей позволило пересмотреть конструкцию всего фюзеляжа. С хвостовой части сняли ставшую ненужной броню, отказались и от бортовых окон в фюзеляже. Сухая масса B-25B составила 9080 кг, а взлетная масса 12920 кг. Максимальная скорость сократилась до 482 км/ч, а потолок до 7162 м. Всего до мая 1942 года удалось построить 120 машин B-25B.

Самолеты B-25B имели следующие заводские и армейские серийные номера: NA62-2898-3017 и 40-2229-2348.

B-25B. Виден общий коллектор выхлопных газов и хвостовой костыль. Это был первая модификация B-25, оснащенная постоянной верхней турелью и выдвигаемой нижней.



B-25A



B-25B

Площадка завода NAA. Стоят многочисленные самолеты типа «Mitchell» и «Texan», ожидающие отправки в части.

B-25C и D (PBJ-IC и D)

28 сентября 1940 года командование USAAC приказало NAA подготовиться к крупносерийному выпуску бомбардировщиков B-25. В конструкции самолета следовало учесть опыт войны в Европе. В результате появились модификации B-25C и B-25D, которые выпускались заводом в Инглвуде и Канзас-Сити, соответственно. Обе модификации были почти идентичны, отличаясь друг от друга лишь незначительными деталями. Первый контракт подписали 24 сентября 1940 года на постройку 863 самолетов B-25C (заводское обозначение NA-82). 24 июня следующего года правительство Голландии заказало еще 162 машины, которым присвоили обозначение B-25C-5 (NA-90). Кроме того, в соответствии с договором по ленд-лизу, следовало построить 150 самолетов B-25C-10 (NA-94) для Великобритании и 150 самолетов B-25C-15 (NA-93) для Китая. На практике эти договоры так и остались на бумаге, а по ленд-лизу в эти страны поставлялись машины других серий.

Главной особенностью самолета B-25C были новые моторы Wright «Cyclone» R-2600-13 мощностью 1700 л.с./1275 кВт, оснащенные карбюраторами Holley 1685HA. Самолет оснастили автопилотом, который отлично себя показал в ходе первого налета на Токио, систему антиобледенения, а в левом крыле установили отопитель кабины типа Stewart Warner. Самолет оснастили бомбодержателями A-2 с электроприводом, а бортовую сеть перевели на напряжение 24 В. Усилили конструкцию консолей крыльев, а также систему торможения низкого давления заменили системой высокого давления. Кроме того, отказались от выпускавшегося хвостового костыля, заменив его неподвижным, прикрытым обтекателем. Хвостовые шайбы также оснастили системой антиобледенения.

B-25 B (40-2274) с торпедой Мк 13. Хотя торпеда была очень короткой, она все равно не вмещалась в бомбоотсек самолета, поэтому ее приходилось подвешивать снаружи. Торпеда снижала максимальную скорость самолета примерно на 20 км/ч. Обратите внимание на специальный фанерный стабилизатор, прикрепленный к хвосту торпеды. В остекленном носовом обтекателе видно заделанное окно для курсового пулемета.

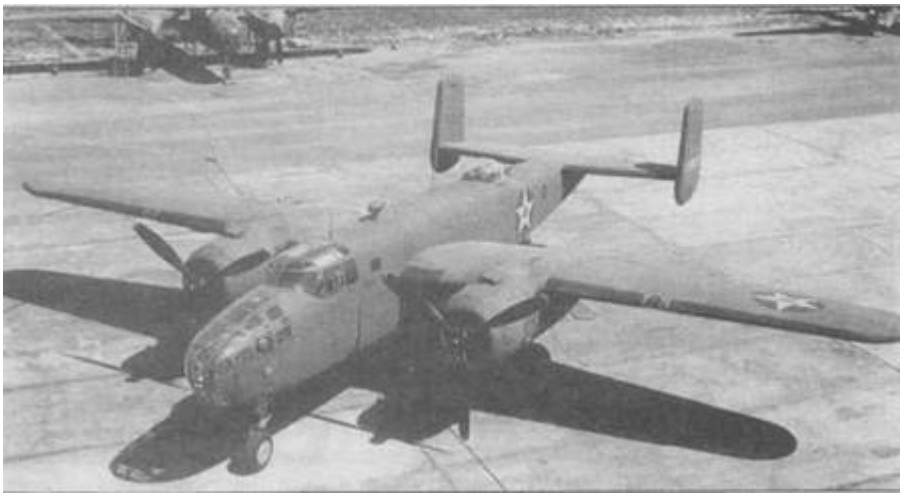
B-25 B в испытательном полете. Хорошо видна верхняя турель.

Первый B-25C (41-12434) поднялся в воздух 9 ноября 1941 года. Самолет пилотировал Эдвард Верджин. Всего построили 1620 самолетов этой модификации. В ходе серийного выпуска в конструкцию самолета вносили новые изменения. Начиная с 383-го экземпляра (41-12817) увеличили объем топливных баков. Стандартный B-25C теперь нес баки общим объемом 974 галлона (3687 л). Кроме того, имелась возможность разместить в фюзеляже и крыльях еще баки объемом 710 галлонов (2688 л). Над кабиной пилотов установили небольшую остекленную башенку, позволявшую штурману следить за положением солнца и звезд. Самолет оснастили модифицированными турелями Bendix Amplidyne. Над двигателями появились воздухозаборники для карбюраторов. Следующее изменение в конструкцию самолета внесли на 607-м бомбардировщике (41-13039). Под крыльями установили бомбодержатели, а под фюзеляжем держатель для одной торпеды. Это повлекло за собой необходимость усиления конструкции и изменения схемы электросети. Эти самолеты получили обозначение B-25C-1. Еще 150 бомбардировщиков, обозначенных как B-25C-10, оснастили компасом AM, способным дистанционно принимать навигационные сигналы. Кроме того, на этих самолетах усилили систему отопления кабины и модифицировали бомбардировочный прицел.

Последний самолет серии (42-32383) стал прототипом для B-25C-15. У этих машин изменилась конструкция мотогондол. Теперь каждый цилиндр имел свой выхлопной патрубок, что придавало кожуху гондолы характерный вид. Новую выхлопную систему обозначили как Clayton «S». Самолет также оснастили системой аварийного выпуска шасси. Вместо 7,62-мм пулемета в лобовом обтекателе установили два 12,7-мм пулемета. Один из

них был жестко закреплен дулом вперед, а другой мог наводиться. Самолеты были приспособлены к действиям в условиях крайнего севера. В феврале 1943 года контракт на выпуск самолетов продлили и начался выпуск серии B-25C-20 (NA-96). Начиная с самолета 42-64702 улучшился обзор с пилотских кресел вперед благодаря уменьшению числа переплетов в фонаре. Кроме того, в бомбоотсеке установили дополнительный самогерметизирующийся топливный бак объемом 215 галлонов (814 л). Каждый второй самолет оснащался еще одним дополнительным бензобаком объемом 335 галлонов (1268 л), также устанавливаемым в бомбоотсеке. Такие самолеты обозначались как B-25C-25.

PBJ-1B — морской аналог B-25 B, 31 мая 1945 года. Под фюзеляжем виден обтекатель радара. Желтые литеры «FT» на носу самолета указывают, что машина предназначена для летных испытаний. Обратите внимание на позднейшие переделки: пулеметы в носу, пулеметы в обтекателях типа «Townsville» по бокам носа и двигатели с пламегасителями Clayton «S».



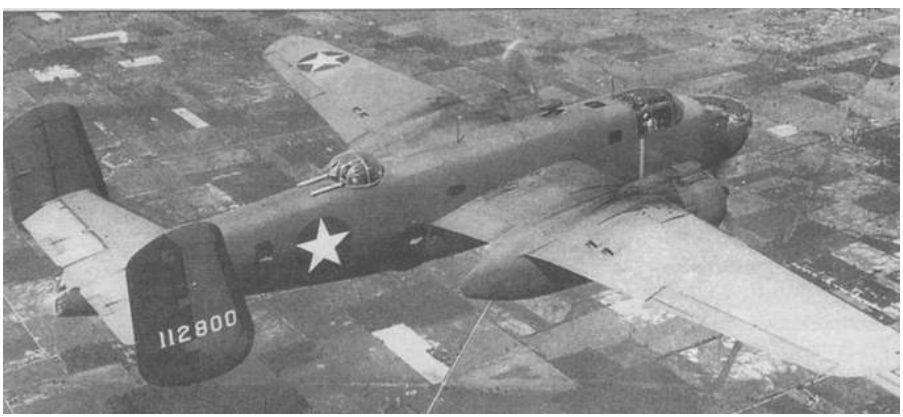
Три снимка B-25C (41-12633), двухсотый самолет модификации. Выхлопные трубы собраны в общий коллектор. Узкий воздухозаборник для карбюратора Holley. Опознавательные знаки старого образца, на нижней стороне крыльев надпись «US ARMY», 1941 год.

Серийные номера:		
B-25C	NA 82-5069…5673	41-12434… 13038
B-25C-1	NA 82-5674…4931	41-13039… 13296
B-25C-10	NA 94-12641…12790	42-32233…32382
B-25C-15	NA 93-12491..12640	42-32383…32532
B-25C-5	NA 90-118I9…11980	42-53332…53493
B-25C-20	NA 96-16381..16580	42-64502…64701
B-25C-25	NA 96-16581..16680	42-64702…64801

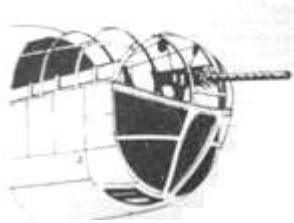
28 июня 1941 года подписали контракт на выпуск 1200

бомбардировщиков B-25D (NA-87). Первые две машины этой модификации были готовы в начале 1942 года. Один из них совершил пробный полет 3 января, пилотировал машину Пол Балфур. Это был первый поднявшийся в воздух B-25 «Mitchell», собранный в Канзас-Сити. Через месяц пробных полетов начался серийный выпуск. Самолеты B-25D целиком изготавливались филиалом NAA в Канзас-Сити и фирмой Fisher Body Division. Первоначально B-25D ничем не отличались от B-25C, но уже на серии B-25D-1 появились наружные бомбодержатели под крыльями (можно было подвесить шесть-восемь бомб массой от 100 до 325 фунтов — 45,5…147,5 кг), самогерметизирующиеся бензобаки в центроплане, самогерметизирующиеся маслобаки и воздушные фильтры на наддуве. Как и на B-25C за кабиной пилота установили астронавигационную башенку, а также начали использовать турели Bendix Amplidyne. Под фюзеляжем установили подвеску для торпеды, а начиная с экземпляра 41-30352 на самолеты начали ставить «пальцевые» пламегасители на выхлопные патрубки.

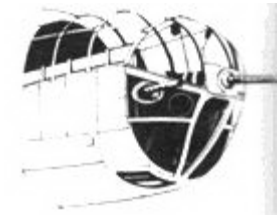
В варианте B-25D-5 усилили защиту передней полусферы самолета. Вместо пулемета калибра 7,62 мм установили три 12,7-мм пулемета — два неподвижно и один с возможностью наведения. Был усовершенствован бомбоприцел, а начиная с экземпляра 41-30532 в каждой третьей машине устанавливался в бомбоотсеке сбрасываемый топливный бак объемом 585 галлонов (2145 л). Начиная с экземпляра 41-30057 самолеты получили усиленный обогрев кабины пилотов.



B-25C (41-12800) с двигателями R-2600-13.



B-25A



B-25C/D

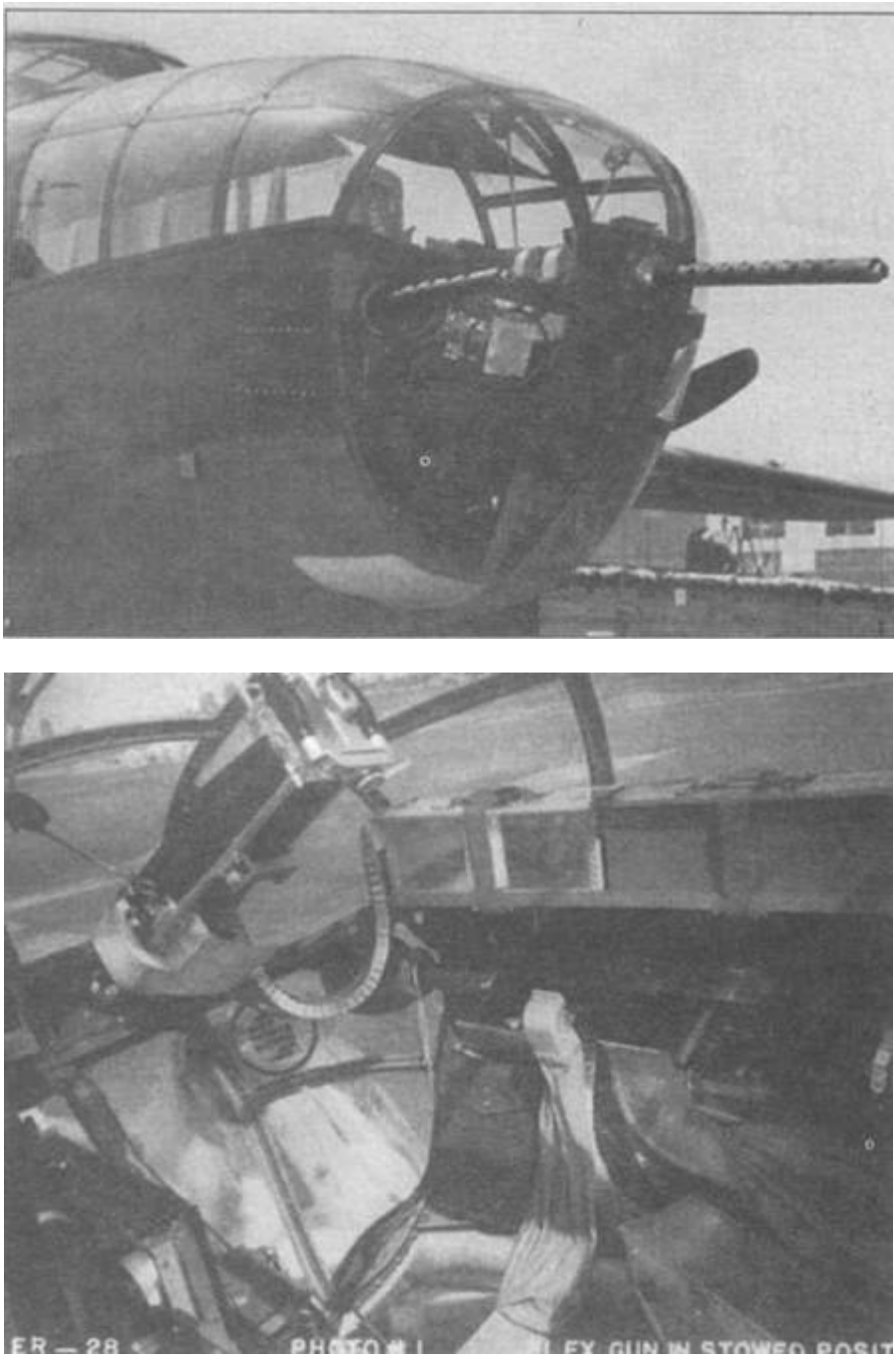
B-25C (42-53492). Двигатель оснащен общей выхлопной трубой. Самолет оборудован неубирающимся хвостовым костылем под обтекателем.

Дополнительное оборудование появилось на B-25D-10. Самолеты этой серии были приспособлены к эксплуатации в условиях крайнего севера. Как и на C-10, на них поставили компас AM и систему аварийного выпуска шасси. Следующая серия B-25D-15 оснащалась системой отвода выхлопных газов типа Clayton «S». Серия D-20 началась с экземпляра 41-30533. Самолеты этой серии отличались фонарем кабины пилотов с меньшим числом переплетов, а также наличием бронеспинки на кресле второго пилота. Кроме того, самолеты оснастили приборами D-14, позволявшими контролировать давление масла и топлива. В бомбоотсеке установили самогерметизирующиеся бензобаки объемом 250 галлонов (870 л), а в каждом втором самолете ставили дополнительный бак объемом 325 галлонов (1230 л). Серия B-25D-25 отличалась наличием переносных кислородных приборов, а машины D-30 проходили дополнительную подготовку к эксплуатации в зимних условиях.

Последний B-25D «Mitchell» покинул ворота завода в Канзас-Сити в марте 1944 года.

B-25D	NA 87-7813…8012	41-29648…29847
B-25D-I	NA 87-8013…8112	41-29848…29947
B-25D-5	NA 87-8113…8337	41-29948…30172
B-25D-10	NA 87-8338…8517	41-30173…30352
B-25D-15	NA 87-8518…8698	41-30353…30532
B-25D-20	NA 87-8699…9012	41-30533…30847
B-25D-20	NA 100-20606…20630	42-87113…87137
B-25D-25	NA 100-20631…20945	42-87138…87452
B-25D-30	NA 100-20946…21105	42-87453…87612
B-25D-30	NA 100-23606…23945	43-3280…3619
B-25D-35	NA 100-23946…24195	43-3620…3869

Линейные части, летавшие на бомбардировщиках «Mitchell», полностью использовали боевые возможности самолета. Но при необходимости в частях переделывали машины. Прочная конструкция B-25C и D позволяла устанавливать на них практически любое вооружение. Появилась идея создать на базе B-25 скоростной штурмовик. Дело в том, что бомбометание по японским кораблям со средних высот было крайне неэффективным. При умелом маневрировании корабль успевал уклониться от падающей бомбы, не говоря уже о том, что учесть влияние на траекторию бомбы порывов ветра было совершенно нереальным делом. Генерал Джордж К. Кении, командующий 5-й воздушной армией, предложил проводить атаки с минимальной высоты. Самолет заходил на цель на высоте 75 м, двигаясь со скоростью более 300 км/ч. При этом сбрасываемые бомбы с большой вероятностью попадали в борт корабля, что повышало эффективность бомбометания. Но у этого способа были и недостатки. Главную опасность при таком налете представляла корабельная зенитная артиллерия. Появилась идея усилить лобовое вооружение самолета, с целью активнее противодействовать кораблям противника.



Два снимка. Носовое вооружение B-25C с неподвижным и наводимым пулеметами калибра 7,62 мм, вид изнутри и снаружи кабины. На снимке 864-й самолет модификации (42-53322).

Партия B-25D на площадке перед заводом в Канзас-Сити. Обратите внимание на два типа камуфляжа: стандартный и пустынный.

В первый раз подобную тактику опробовали с помощью самолетов A-20 «Havoc». Однако эти бомбардировщики отличались малой бомбонагрузкой и небольшой дальностью полета. Кроме того, на Тихом океане этих самолетов было мало, так как они в большинстве своем по ленд-лизу поставлялись в Советский Союз. Поэтому майор Пол А. Ганн из 3-й бомбардировочной группы и Джек Фокс из группы полевого обеспечения NAA предложили использовать вместо A-20 бомбардировщики B-25. Они представили свой проект Кении, который поддержал их инициативу. Вскоре один B-25C (41-12437) был готов к испытаниям. Быструю атаку с небольшой высоты пилот мог проводить самостоятельно, без помощи бомбардира. Поэтому в лобовом обтекателе установили неподвижно батарею из четырех 12,7-мм пулеметов с боекомплектом по 500 выстрелов на ствол. Остекление с лобового обтекателя убрали, заменив его дюралевым листом. Но этого было мало. По бортам фюзеляжа в небольших обтекателях установили еще четыре 12,7-мм пулемета, по два на борт. Машина получила прозвище «Pappy's Folly». После первых испытаний боковые пулеметы сдвинули чуть назад, ближе к центру тяжести.

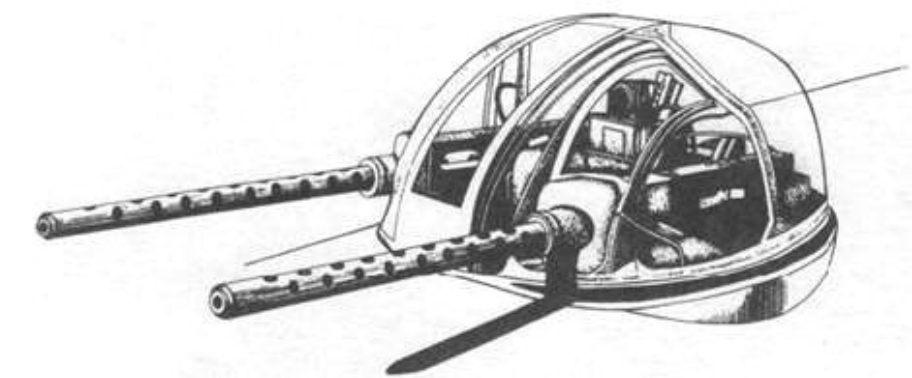
Оставшийся под впечатлением от своего детища, Кении приказал переделать еще несколько B-25. К концу февраля 1943 года в Австралии подготовили 12 машин, которыми оснастили 90-ю эскадрилью. Уже в начале марта штурмовики B-25 «Strafer» с небывалым успехом участвовали в битве на море Бисмарка.

Атакуя с малой высоты, B-25 оказались смертельным противником для японских кораблей. Огонь восьми 12,7-мм пулеметов заметно подавлял ответный зенитный огонь. Шедший в Рабаул японский конвой из восьми эсминцев и восьми транспортов потерял все транспорты и четыре эсминца. Эти корабли или затонули или были вынуждены выброситься на берег. Эффективность бомбометания достигла 43 %.

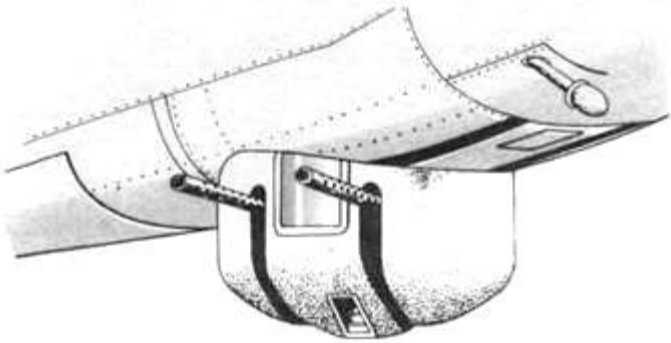
При бомбардировке наземных целей B-25 брали во внутренний бомбоотсек кассеты из 100 23-фунтовых (10 кг) бомб. Кассеты сбрасывались на парашютах и покрывали большую территорию. Так наносились удары по аэродромам и батареям ПВО японцев.

Концепция «Strafer» оказалась очень удачной. К сентябрю 1943 года в Таунсвилле, Австралия, переделку прошли 175 самолетов B-25C и D. Этими машинами оснастили пять эскадрилий. Штурмовики использовались не только против кораблей, но и для налетов на железные дороги, порты и транспортные колонны. Окрыленный успехом Пол Ганн решил пойти еще дальше, и приказал установить три 12,7-мм пулемета под фюзеляжем между бомбоотсеком и передней секцией фюзеляжа. Но это чрезмерно утяжелило самолет. Летные характеристики опытной машины упали ниже допустимого, поэтому от дальнейших испытаний отказались.

North American подхватила идею Пола Ганна и начала ставить на самолеты два неподвижных 12,7-мм пулемета с боекомплектом по 250 выстрелов на ствол. Однако серийно такие самолеты не выпускались, так как уже достаточное число бомбардировщиков прошло переделку, а кроме 5-й воздушной армии такие самолеты нигде спросом не пользовались. Однако опыт не был забыт, и следующие модификации B-25 несли усиленное вооружение.

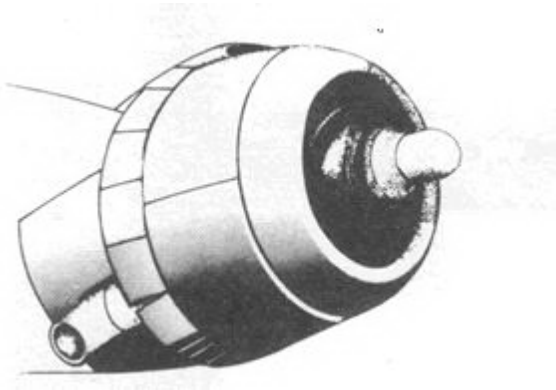


верхняя турель

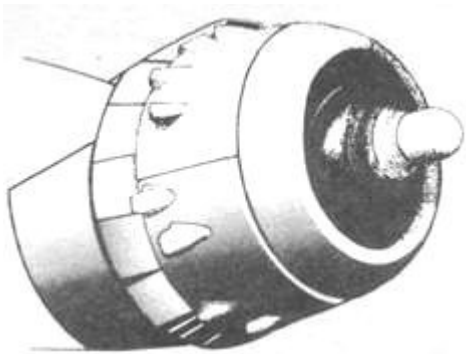


нижняя турель

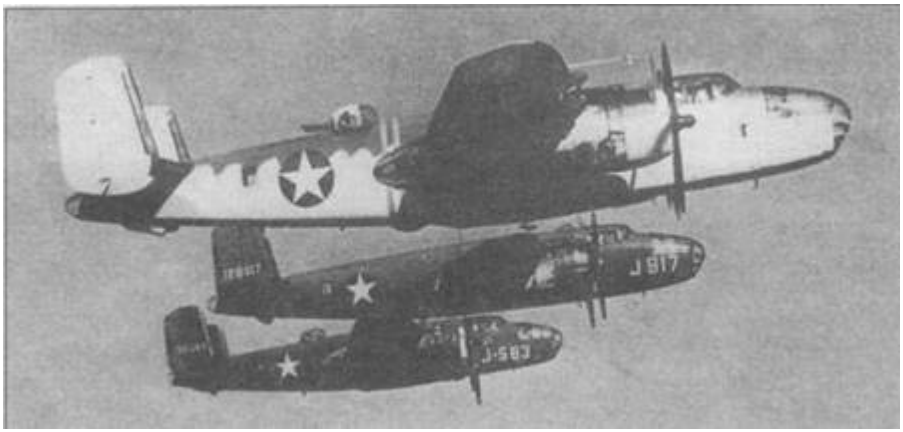
варианты выхлопа



ранний



поздний



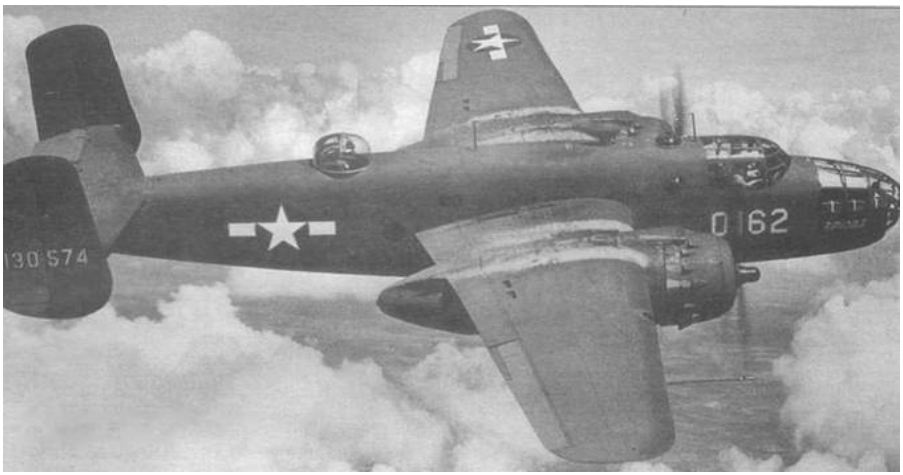
B-25C-NA (41-12848), B-25D-1-NC (41-29917) и B-25D-20NC (41-0583) в совместном полете. Первый самолет в необычном камуфляже, два следующих в стандартном камуфляже Olive Drab/ Neutral Gray.

Подобную попытку превратить B-25 из бомбардировщика в штурмовик предприняли и на Средиземном море. 16 самолетов вооружили шестью 12,7-мм пулеметами, установленными в носовом обтекателе. Однако на Средиземноморском ТВД идея не прижилась и все машины вскоре вернули в исходное состояние. Серьезную проблему в Северной Африке и на юге Европы представляла истребительная авиация стран Оси, которая наносила американским бомбардировщикам ощутимые потери. Нужно было усилить оборонительное вооружение самолета. Поэтому 321-я бомбардировочная группа перед отправкой в Африку получила 57 доработанных B-25C и D. Самолеты переделывались в Air Logistics Center, штат Джорджия под руководством Уорнера Робинса. С машин сняли нижнюю турель, отверстие в днище фюзеляжа закрыли. В то же время в бортах проделали два окна, в которые выставили по одному 12,7-мм пулемету. Кроме того, в хвостовой кабине установили еще один 12,7-мм пулемет, который обслуживал стрелок.

Дальнейшую доработку машин проводили на базе Сиди-Ахмед в районе Бизерты в Тунисе. На самолеты устанавливали дополнительные пулеметы и броню (бронеспинка кресел, приборная доска, бомбоотсек, пол и борта хвостовой огневой точки). Таким переделкам подверглись почти 300 B-25C и D из 12th, 310th, 321st и 340th BG. Многие из этих деталей позднее появились на серийных машинах B-25H и J.

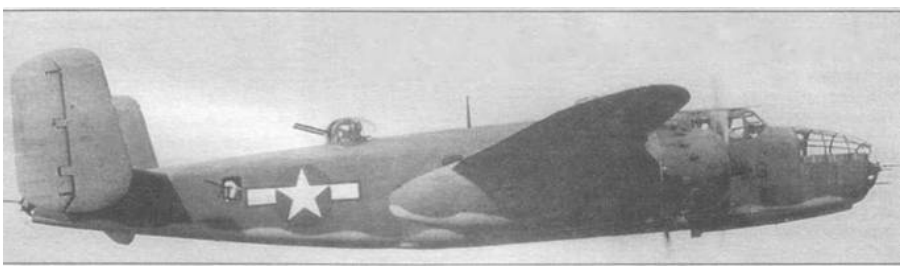
В декабре 1942 года в Engineering Division при Air Force Material Center проводились исследования на предмет установки на B-25 двух 37-мм пушек в гондоле под бомбоотсеком. В задней

части гондолы, примыкавшей к нижней турели, располагался отсек для парашютных бомб (parafrag). Кроме того, в носовой части фюзеляжа установили два 12,7-ММ пулемета, 75-мм пушку. Еще два 12,7-мм пулемета установили перед передним входным люком, а два других 12,7-мм пулемета поставили в бортовых бойницах. В феврале 1943 года такой переделке подвергся B-25C (41-12800). Начались испытания. К сожалению в их ходе самолет получил серьезные повреждения и был списан, а дальнейшие работы по программе свернули.

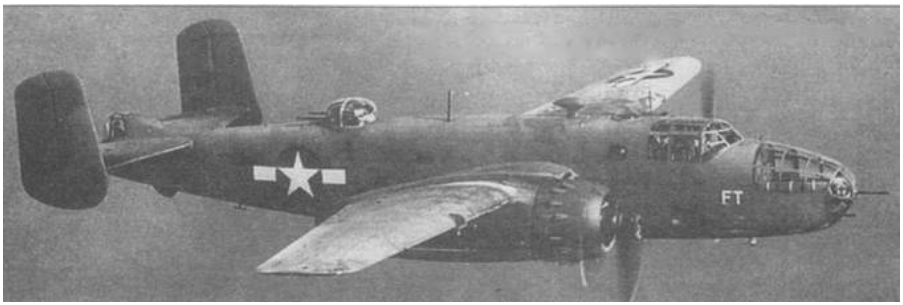


B-25D-20-NC (41-30574) в полете над Канзасом, 1942 год.

Рабочие нового завода в Канзасе при испытании первого B-25D «Mitchell», построенным на заводе. За штурвалом самолета летчик-испытатель Пол Волфор.



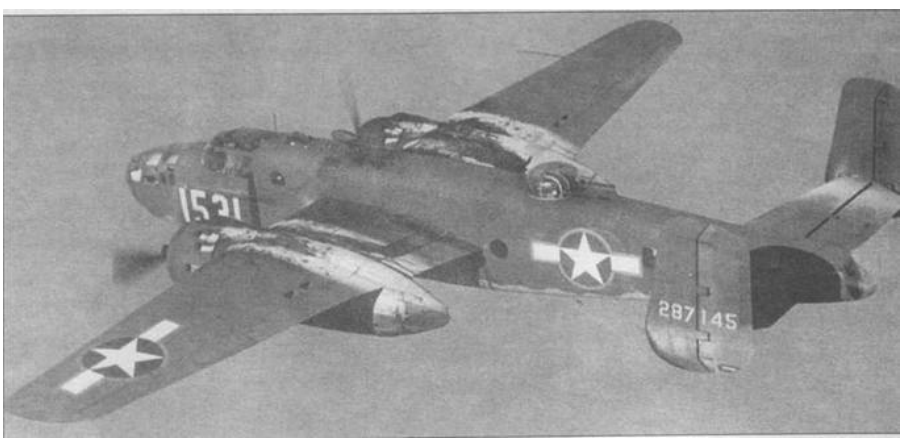
PBJ-1D — аналог B-25D в корпусе морской пехоты США. Двухцветный камуфляж Blue Gray/Light Gray. Снимок сделан в районе Тертл-Бей, Эспириту-Санто, февраль 1944 года.



Другой PBJ-1D в двухцветном камуфляже. На носу литеры «FT», указывающие на опытную машину.

50 самолетов B-25C, переданных ВМФ США, получили обозначение PBJ-1C. В свою очередь, 152 самолета B-25D, переданных на флот, стали обозначаться как PBJ-1D.

Многие из них подверглись переделкам. Самолеты оснащали радарами AN/APS-2 или -3, а также навигационной системой LORAN (Long-Range Aid to Navigation). В носовой части устанавливали батарею из трех 12,7-мм пулеметов, а по бортам фюзеляжа — еще по два пулемета. В модифицированном бомбоотсеке можно было перевозить мины. На внешнюю подвеску самолет мог брать торпеду или десять неуправляемых ракет HVAR калибра 127 мм. Стандартная бомбовая нагрузка составляла 907 кг. Под крыльями на внешней подвеске самолет мог нести еще 1000 фунтов (454 кг) бомб.



B-251)-25-УС (42-87145) из 377th BS(M), 309th BG в воздухе над армейским аэродромом Коламбия-Филд (Южная Каролина). Опознавательные знаки с красным кантом официально

существовали с июня 1943 по сентябрь 1943 года.

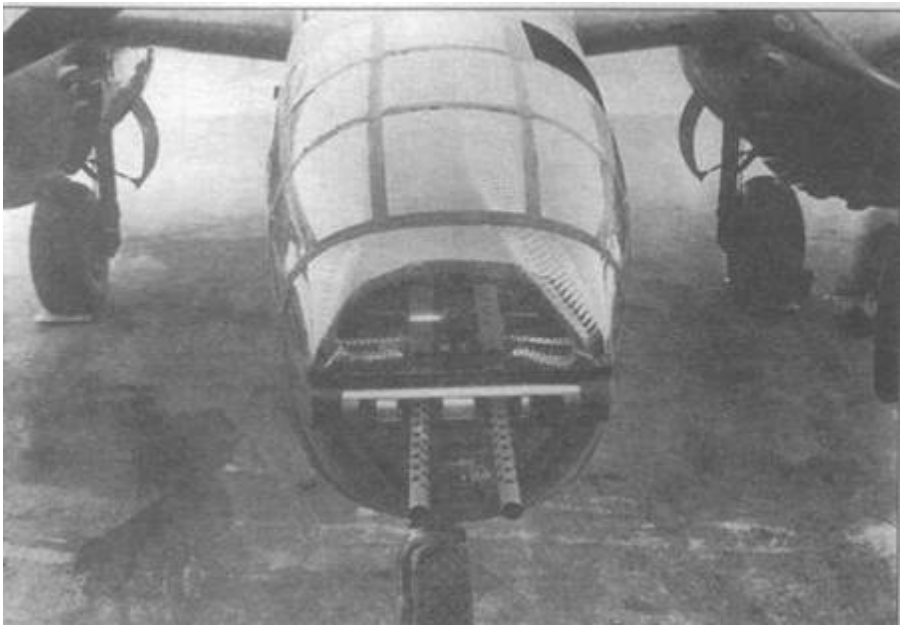
PBJ-10 из УМ B-12. Самолет оснащен радаром AN/APS-3, установленным в Consolidated Vultee Modification Center, Элизабет (Нью-Джерси). Снимок сделан в Сан-Диего, август 1944 года.

F-10

Широкие возможности бомбардировщика позволили использовать его в качестве фоторазведчика. Для этой цели было выбрано 45 новых B-25D. Машинам после переделки присвоили обозначение F-10. Следует иметь в виду, что в период с 1930 по 1947 год в американских ВВС действовала совсем другая номенклатура, чем после 1947 года. Тогда истребитель обозначался литерой «P» (pursuit), а фоторазведчики — буквой «F» (foto). Позднее, буква «F» стала обозначать истребитель (fighter).

В войне на юге Тихого океана огромную роль играли точные карты, которые позволяли пилотам и штурманам уверенно ориентироваться в пространстве. Фоторазведку осуществляли с помощью следующих типов самолетов: P-38/F-4 и F-5, A-20/F-3, P-51/F-6, B-17/F-9, B-24/F-7, B-25/F-10 и B-29/F-13. Все 45 B-25D прошли переделку в конце 1942 — начале 1943 года, но обозначение F-10 получили лишь спустя несколько месяцев службы — 18 августа 1943 года.

Переделка заключалась в том, что с самолета снималось все бомбардировочное оборудование, вооружение и бронирование, а на их место ставились три авиационных фотокамеры (trimetrogon mapping system) T-5 или K-17, из которых одна снимала вертикальный план, а две других ориентировались диагонально. Вертикальная камера стояла за кабиной пилотов, а диагональные камеры находились в носовом отсеке, при этом лобовой обтекатель получал два вздутия. Летя со скоростью 320 км/ч F-10 мог за четыре часа снять 20000 квадратных миль (32000 км^2). Экипаж F-10 состоял из двух пилотов, штурмана, радиста и фотографа.

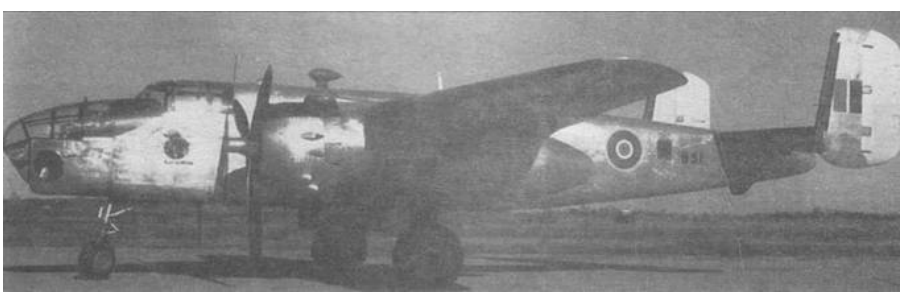


Спаренные 12,7-мм пулеметы в хвостовой огневой точке B-25D. Модификация проведена в Канзас-Сити. Хотя испытания такой кабины прошли успешно, в серию она не пошла.

B-25C или D во время взлета с использованием ракетных ускорителей (JATO — Jet Assisted Take-Off). Ускорители парами подвешены под каждым крылом. С помощью JATO предполагалось облегчать взлет бомбардировщиков с коротких ВПП полевых

аэродромов на островах Тихого океана.

F-10 из 91st Photo Mapping Squadron. Видны окна для объективов фотокамер в носовой части фюзеляжа. Переделку серийных самолетов в фоторазведчики проводит в Центре модификации NA в Канзас-Сити.



B-25D-1 (41-29886), переделанный в F-10. Этот самолет вместе с тремя другими F-10 действовал в составе RCAF. Видны фотокамеры, установленные в носовой части машины.

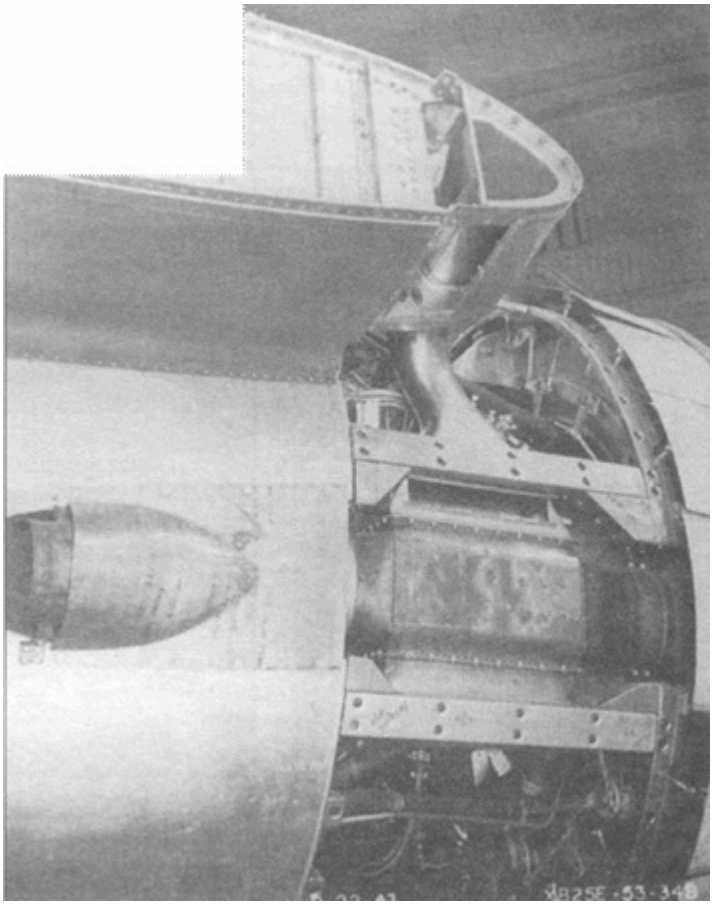
Первыми частями, оснащенными самолетами F-10, стали 311th Photo Wing и 1st Photo Charting Group, дислоцированные на территории США. В годы войны самолеты F-10 действовали в составе еще девяти эскадрилий. В марте 1943 года 3rd Photo Recon Squadron, располагавший 12 F-10, прибыл на Аляску, где проводил аэрофотосъемку Аляски и северо-западной Канады. Самолеты эскадрильи были подготовлены к условиям крайнего севера, подготовка проводилась в Кемп-Маккой, штат Висконсин. На севере эскадрилья действовала до конца июня, после чего перебазировалась в Огден, Юта. Там самолеты эскадрильи

оснастили системой Clayton «S». Следующим местом базирования 3rd PRS стала Бразилия, а затем Индия и Китай. Постепенно часть перешла на самолеты B-17/F-9, а потом на B-29/F-13.

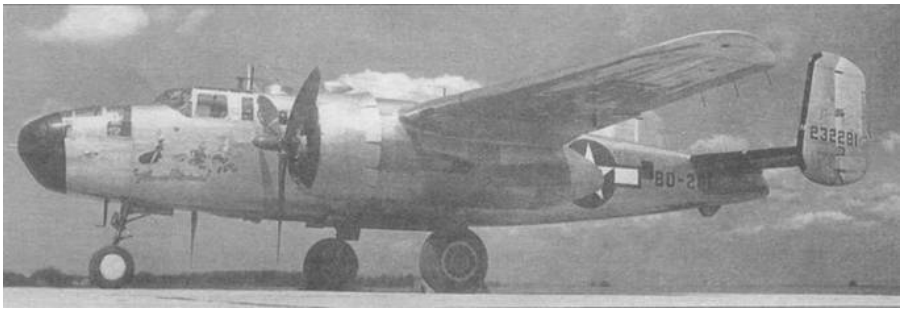
7th и 10th PRS были учебными частями, в которых шла подготовка экипажей для самолетов фоторазведки. В 1944 и 1945 годах разведчики F-10 активно использовались в 11th Tactical Recon Squadron. Летом 1943 года с баз в Новой Каледонии и Новых Гибридах фотосъемку южной части Тихого океана провела 18th Combat Mapping Squadron. Фотосъемку территории Северной Америки в период между 1943 и 1945 годами проводила 19th Recon Squadron, который позднее действовал на Ближнем Востоке и в Африке.

В Европе в 1944 году действовала 34th PRS, прибывшая в марте того года в Великобританию. Первоначально эскадрилья входила в состав 8th Photo Group, а позднее ее переподчинили командованию 10-й группы. С августа 1944 года эскадрилья действовала уже с баз во Франции.

Единственный XB-25E «Flamin' Maimie», переделанный из серийного B-25C-10 (42-32281). Самолет сфотографирован в ходе испытаний. В кабине командир экипажа, следящий за работой механиков. Механики, в шутку позируют фотографу, держа в руках огнетушитель.



Экспериментальный теплообменник на XB-25E, служащий для подачи горячего воздуха в канал вдоль передней кромки крыльев и хвостового оперения.



X-25E «Flamin' Maimie», сфотографированный в Lewis Research Center NACA в Кливленде.

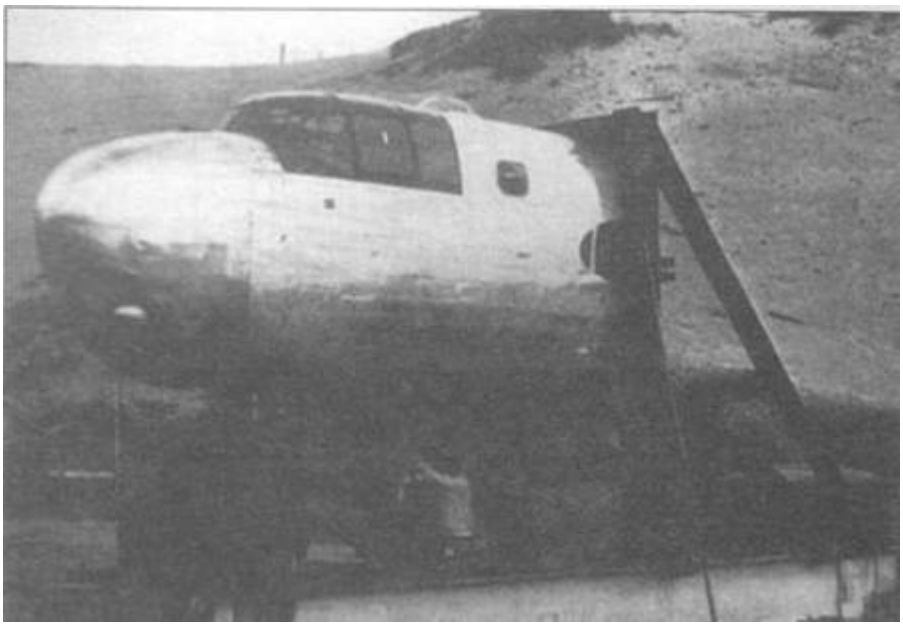
В 1943 году правительство США сумело получить от некоторых государств Центральной и Южной Америки согласие на проведение аэрофотосъемки их территории. Интерес

представляла прежде всего зона Панамского канала, как наиболее уязвимая для возможного нападения японских или немецких диверсионных групп. В сентябре 1943 года с базы Ридинг-Филд, Пенсильвания вылетела 91st Photo Mapping Squadron, перебазировавшаяся в Ресифи и Наталу (Бразилия), Талару (Перу), Сантьяго (Чили), Британскую Гвинею, зону Панамского канала и на Карибы. Известно также о деятельности 101st Photographic Bombardment Squadron, которая использовала F-10 на Карибских островах в 1944-45 г. г.

B-25D-1	NA 87-8013…8112	41-29848…29947
B-25D-5	NA 87-8113…8337	41-29948…30172
B-25D-I0	NA 87-8338…8517	41-30173…30352
B-25D-I5	NA 87-8518…8698	41-30353…30532
B-25D-20	NA 87-8699…9012	41-30533…30847
8-250-30	NA 100-73606 73945	43-3780 3619

XB-25E

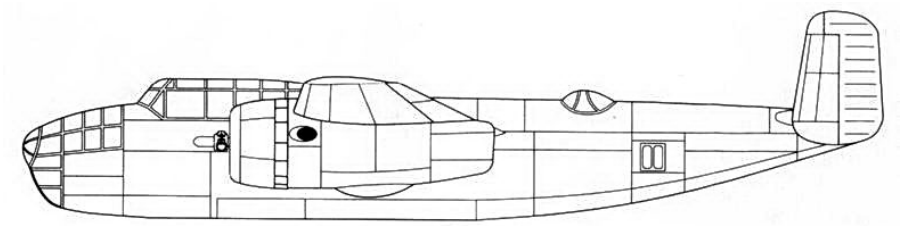
Прототип XB-25E был создан на базе стандартного B-25C-10 (42-32281). Самолет оснастили дополнительной системой антиобледенения. Дело в том, что фронтовые машины постоянно сталкивались с обледенением машин. Проблема стояла так остро, что ее пришлось решать на уровне командования ВВС. Работы над прототипом начались зимой 1943 года в экспериментальном отделе NAA в Инглвуде (Калифорния). В верхней передней части кожухов двигателей установили стандартные воздухозаборники для карбюраторов. В нижней части капота поместили воздухозаборник системы антиобледенения. Внутри каждой гондолы находилась трубопровод, который направлял теплый воздух от двигателя в крылья, хвостовое оперение и фюзеляж. В некоторых местах крыльев и фюзеляжа установили дополнительные обогреватели, которые расположили так, чтобы теплопотери были минимальны. Теплый воздух циркулировал под обшивкой самолета, предотвращая ее обледенение.



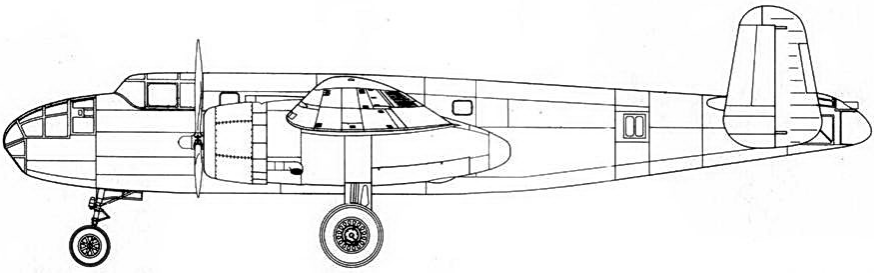
Установка пушки M4 калибра 75 мм в носовой части самолета B-25.

XB-25G (41-13296), переделанный из последнего серийного B-25C-1. Обратите внимание на желтый колпак на стволе 75-мм пушки, выступающий за пределы фюзеляжа самолета. На серийных машинах такой колпак отсутствовал.

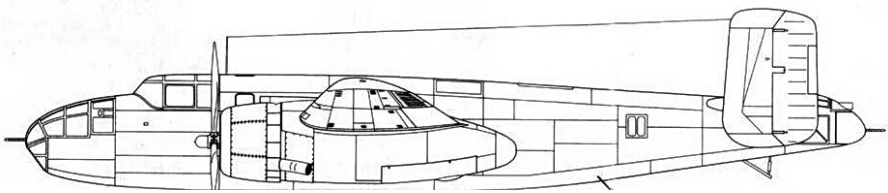
B-24C-1-NA (42-64809). вооруженный 75- мм пушкой M4 и двумя 12,7-мм пулеметами. установленными в носовой части. Самолет стоит во дворе завода в Инглвуд и ожидает отправки в часть.



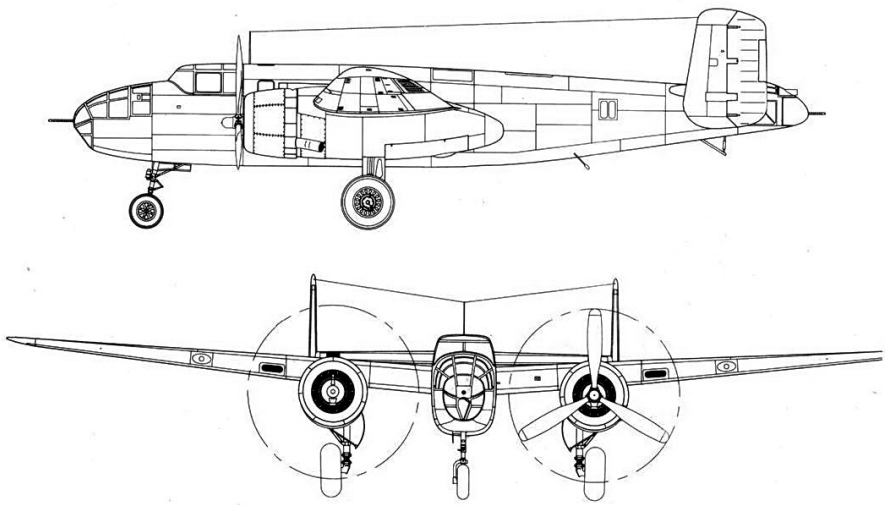
NA-40B



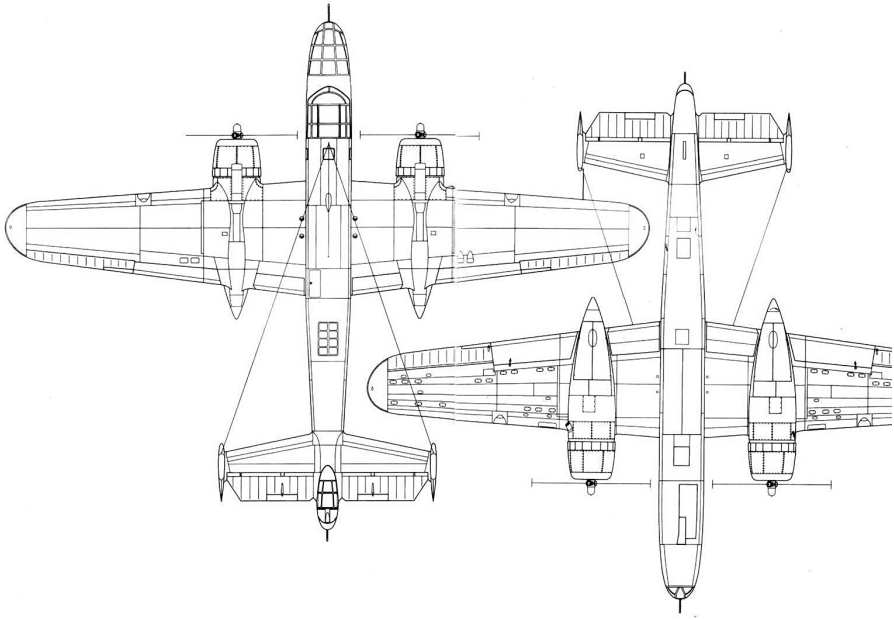
B-25-NA прототип



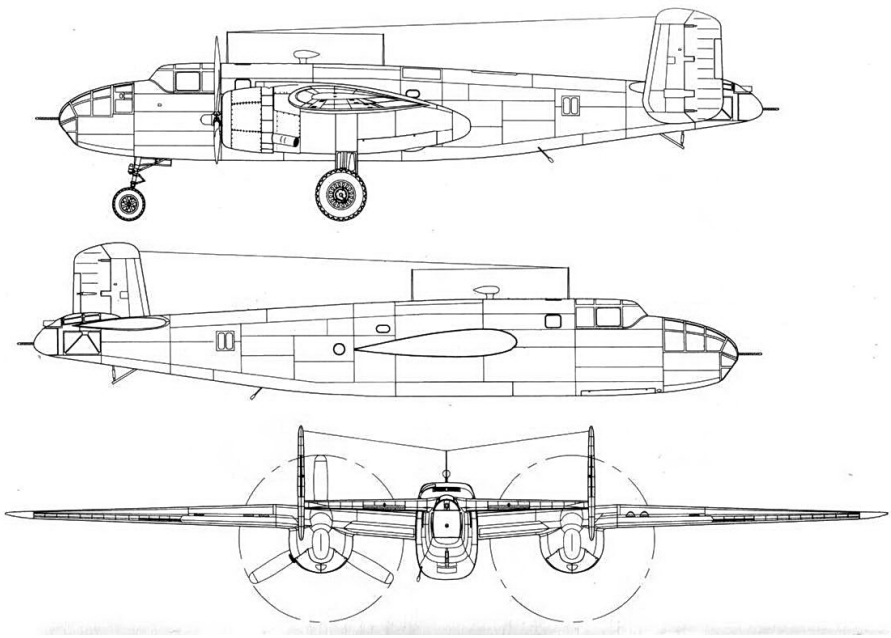
B-25-NA s/n 40-2165 машина использовалась для испытаний различных шайб вертикального оперения



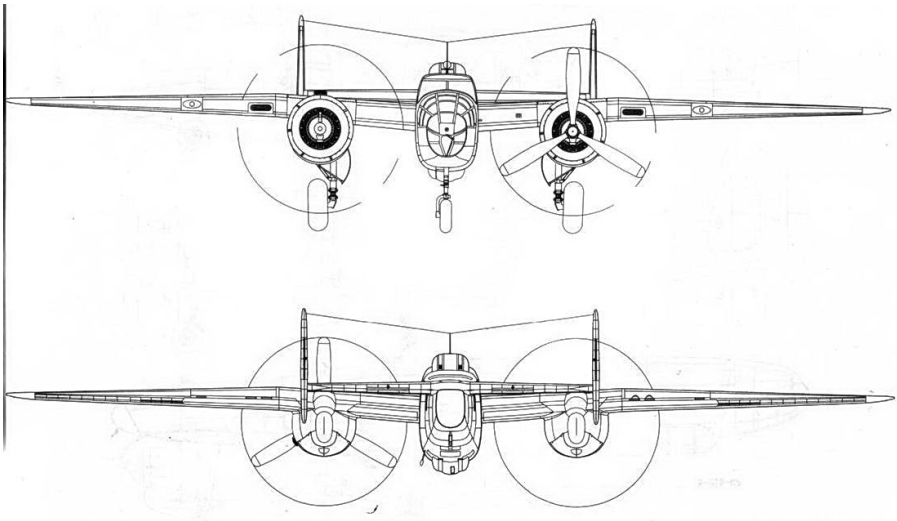
B-25A-NA один из первых девяти серийных самолетов



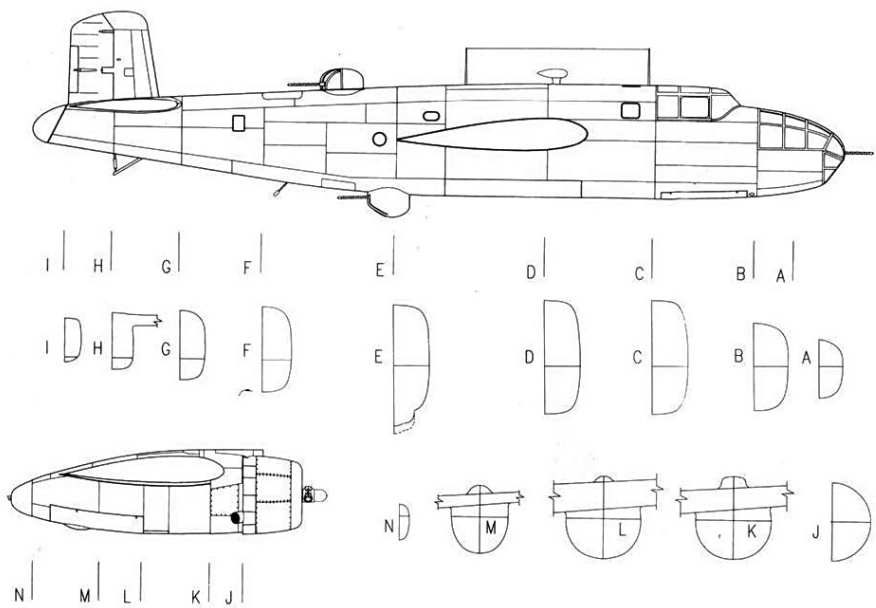
I-25A-NA



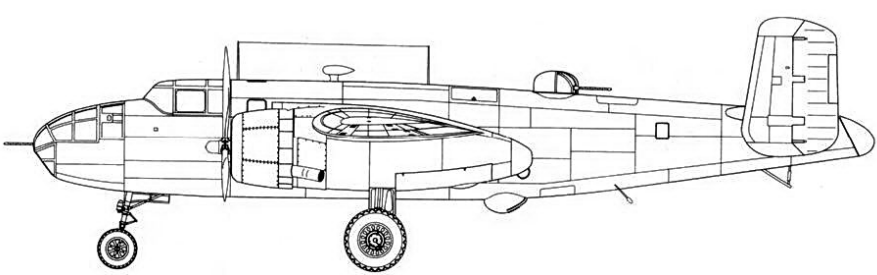
B-25A-NA



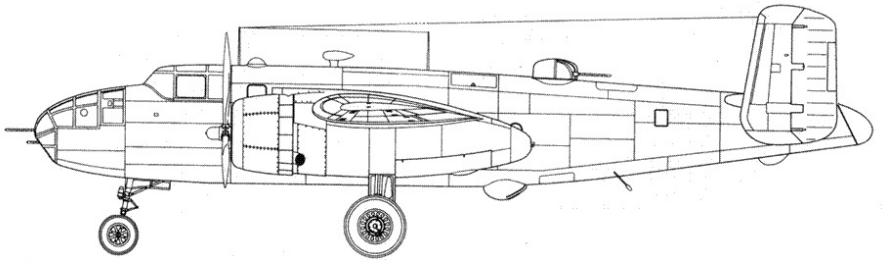
B-25B-NA



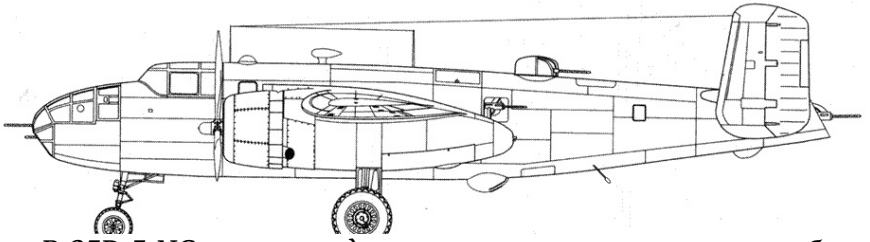
B-25B-NA



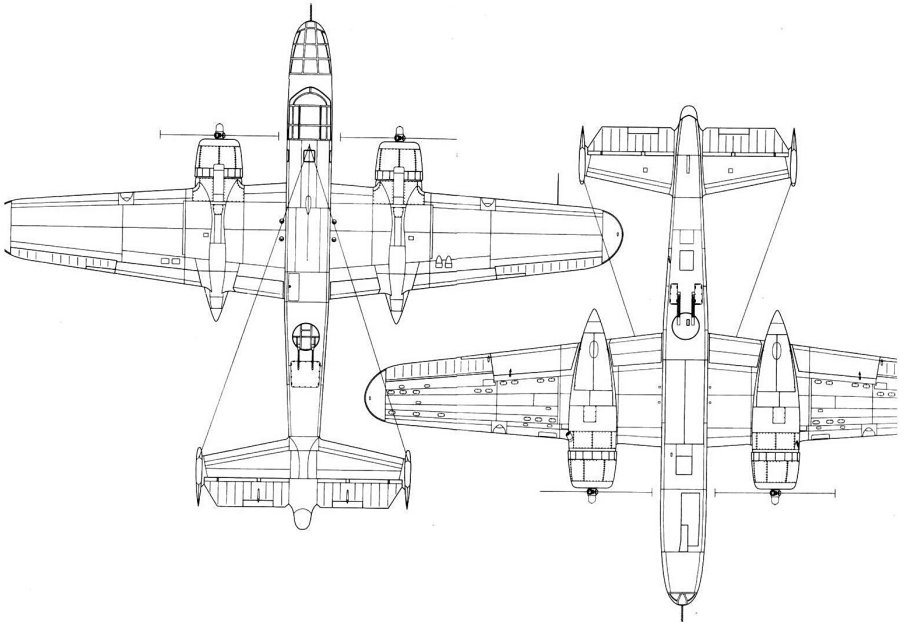
B-25B-NA



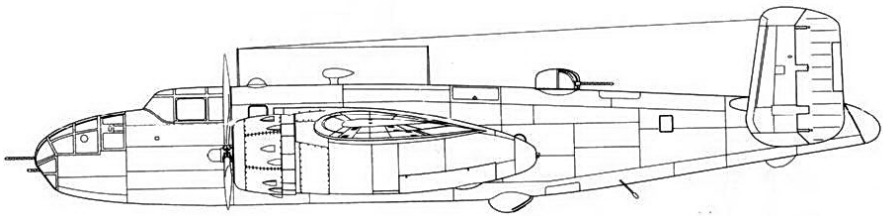
B-25C-10-NA



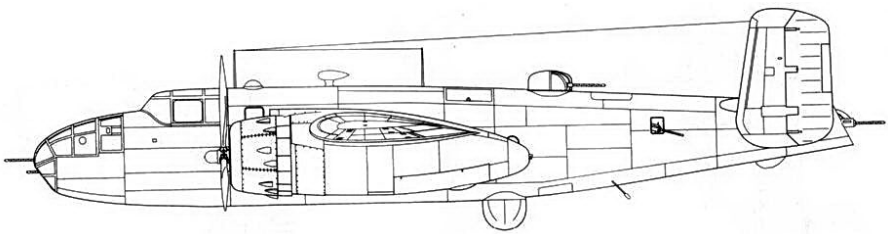
B-25D-5-NC машина с дополнительными пулеметами в бортах и в конце фюзеляжа



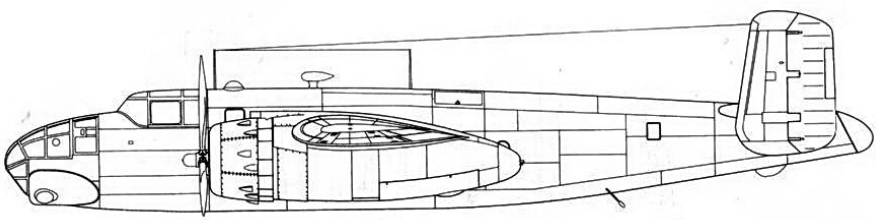
B-25B-NA



B-25D-15-NC с новыми выхлопными патрубками

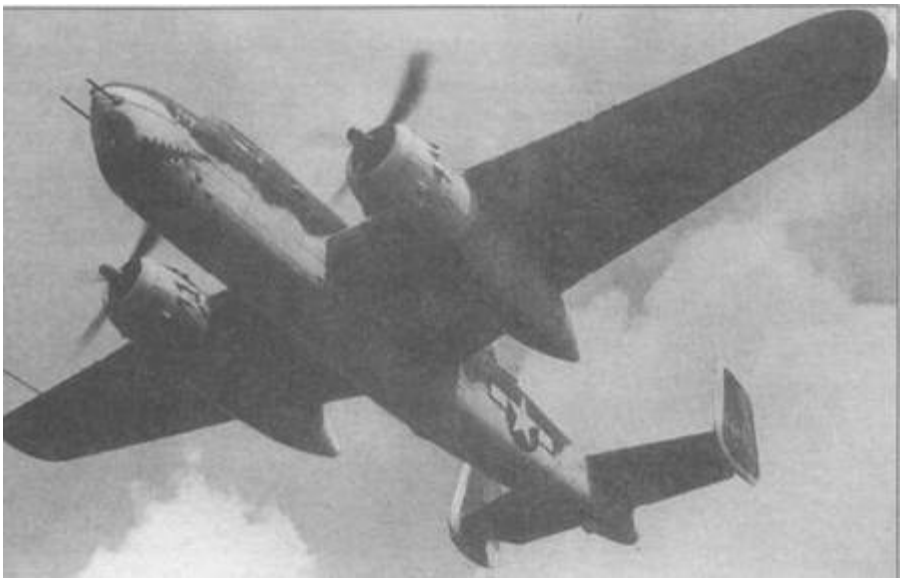


PBJ-1D с радаром вместо нижней стрелковой точки

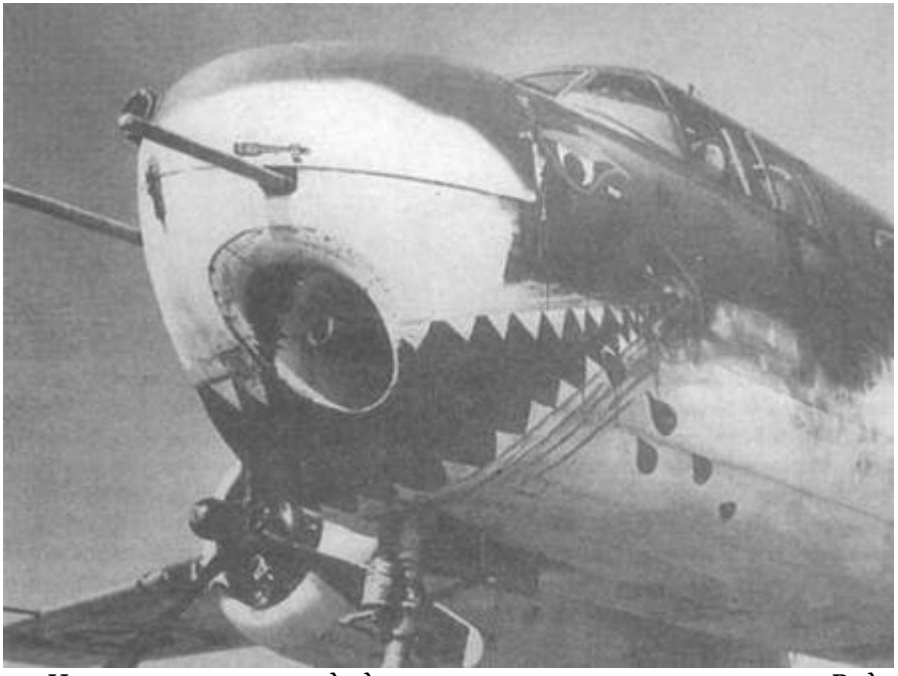


F-10

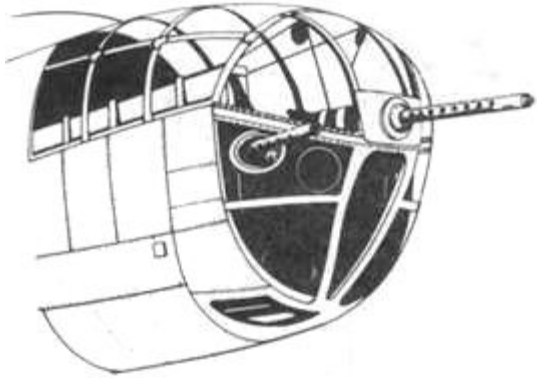
Самолет, получивший название «Flamin' Maimie», был готов к испытаниям в начале 1944 года. 4 февраля состоялся первый полет. Самолет управлял Джо Бартон. Программа предусматривала набор высоты до 20000 футов с контрольными замерами через каждые 1000 футов. 11 февраля во время очередного полета, в правом крыле появился дым и открытое пламя. Бартон совершил аварийную посадку на ближайшем аэродроме — базе ВМФ Лос-Аламитос. Оказалось, что перегорел один из обогревателей. Неисправность устранили и в начале марта испытания возобновились. Система оказалась очень дорогой и недостаточно эффективной. Поэтому в серийном производстве ее не внедрили. В июле 1944 года XB-25E проходил испытания в центре NACA в Lewis Research Center в Кливленде (Огайо). Там машина проходила под кодом NACA 123. Испытания продолжались до февраля 1953 года, после чего машину передали на базу Райт-Филд.



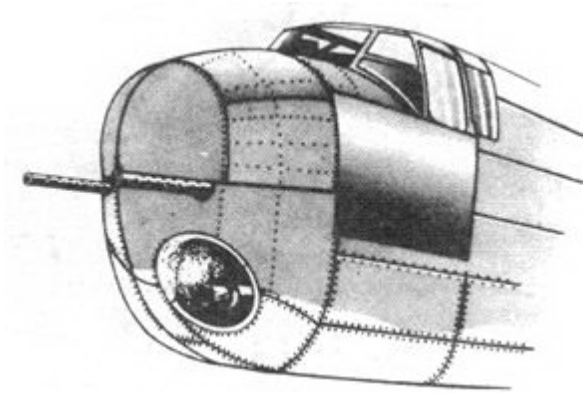
B-25G в камуфляже типа Sea-Search — Olive Drab/White. Такой камуфляж накладывался на самолеты, занимавшиеся поиском подводных лодок противника.



Нос самолета с предыдущего снимка крупным планом. Видно расположение пушки и пулеметов, а также акулья пасть, Орландо (Флорида).



B-25 C/D



B-25G

XB-25F

Следующий прототип также создали на базе B-25C. Это была одна из трех машин, известных под заводским обозначением NA 94. К сожалению, о ней известно немного, неизвестно даже, летала ли она вообще. На этом прототипе также испытывали новую систему антиобледенения, но никаких документов на этот счет не сохранилось.

B-25G (PBJ-1G)

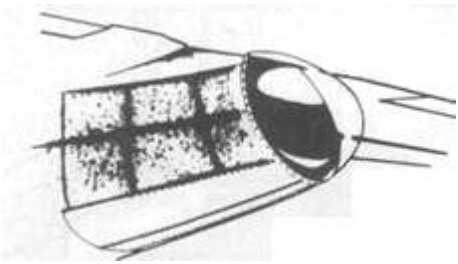
На заводах North American Aviation приступили к созданию следующей модификации самолета. Главной отличительной чертой самолета стала 75-мм пушка.

Для американской авиации использование на самолетах крупнокалиберной артиллерии было делом не новым. Еще в конце 30-х годов тяжелую пушку установили на прототипе Douglas B-18A «Bolo», а в 1942 году испытания проходил штурмовик Beech XA-38. От пушки требовалась небольшая масса и автоматическая работа системы перезарядки. Работы по созданию авиационного варианта пушки M4 калибра 75 мм проводил капитан Горейс Квинн из US Army Ordnance Department. Хотя массу пушки удалось удержать в пределах 1800 фунтов (816 кг), она оказалась слишком тяжелой для XA-38. Пушку пытались поставить и на Douglas XA-26B «Invader», но и этот самолет не пошел в серию.

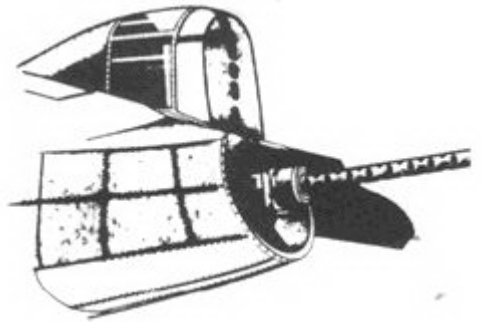
Конструкторы NAA на серийный B-25C-1 (41-13296) установили 75-мм пушку M4, сместив ее влево относительно центральной оси. Пушка M4 представляла собой французское орудие времен Первой Мировой войны, у которой лишь изменили конструкцию замка. Справа от орудия разместили боекомплект, насчитывавший 21 выстрел. Каждый снаряд весил 15 фунтов (6,8 кг). Пушка M4 устанавливалась на безоткатном лафете под креслом второго пилота. Общая длина пушки составляла 2,90 м, а масса 900 фунтов (408 кг). Общая длина всей орудийной установки достигала 4,27 м, поэтому пришлось пожертвовать частью бомбоотсека. Экипаж XB-25G состоял из двух пилотов, стрелка, радиста и штурмана, который одновременно был заряжающим. Лобовой обтекатель самолета обшили дюралевым листом, одновременно укоротив фюзеляж с 16,09 до 15,78 м. Кроме пушки M4 в носовой части фюзеляжа установили два неподвижных пулемета калибра 12,7 мм с боекомплектом по 400 выстрелов на ствол. Еще два 12,7-мм пулемета стояли в задней верхней турели. Боекомплект к ним также составлял 400 выстрелов на ствол. Пушку и передние пулеметы наводил на цель пилот. Самолет оснастили оптическим прицелом N-3B и бомбо-артиллерийским прицелом A-1. Кроме того, для пристрелки можно было использовать трассы курсовых пулеметов. Когда цель оказывалась под огнем пулеметов, производился спуск орудия. Прицел A-1 использовался для бомбовых атак с небольшой высоты.

B-25G-5-NA (NA 92, 42-64803), второй самолет серии, 1942 год.

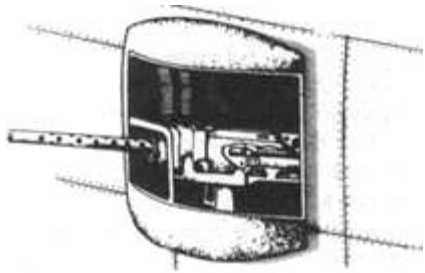
B-25G-/0 (42-65199) в полете. Пулеметы турели нацелены на объектив фотокамеры.



B-25B



B-25G



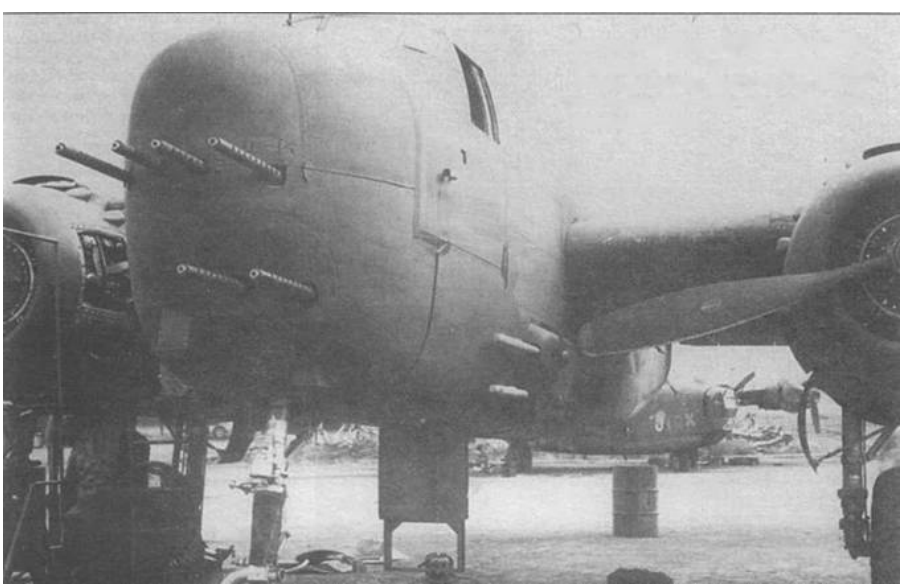
XB-25G совершил первые два пробных полета 22 октября 1942 года, то есть даже раньше, чем в Австралии стали летать самолеты Пола Ганна. Пилотировал самолет Эд Верджин, а место инженера занимал Пол Брюер. Первые испытания касались работы вспомогательных механизмов и системы зарядки пушки. Летные качества самолета почти не изменились, лишь максимальная скорость упала до 447 км/ч. В пикировании прототип успешно разогнался до 544 км/ч. На следующий день над Тихим океаном Верджин, Брюер и полковник Квинн провели пробные стрельбы снарядами с уменьшенным до 50 % и 75 % от нормы метательным зарядом. В момент выстрела ощущался заметный толчок, но он не превышал допустимых пределов. Дыма почти не было и видимость мгновенно восстанавливалась.

31 октября XB-25G перелетел в Канзас-Сити, где на нем установили бомбодержатели для 3000 фунтов (1362 кг) бомб, после чего машина вернулась в Инглвуд. После десяти часов испытаний 22 октября 1942 года XB-26G перелетел на базу Эглин-Филд (Флорида), где дальнейшие испытания проводились уже под эгидой USAAC. Испытания завершились успешно. Почти тут же был подписан контракт на постройку 400 штук B-25G.Первыми переделке подверглись пять B-25C и 58 B-25C-20 и C-25. Все они, а также часть настоящих B-25G оснащались двигателями Wright «Cyclone» R-2600-13 с карбюраторами Holley 1685HA. Кресла пилотов имели бронеспинку из 11,4 мм листа. Дополнительное

бронирование имелось по приборной доске, вокруг места заряжающего и у турели. Броня также прикрывала боекомплект 75-мм пушки и носовую часть фюзеляжа. Левая часть лобового стекла была частично закрыта листом дюраля, на котором монтировался пушечный прицел. Начиная с 200-го экземпляра B-25G (42-65001) на самолеты стали снова ставить нижнюю турель с двумя 12,7-мм пулеметами (боекомплект по 350 выстрелов на ствол). Нижнюю турель обслуживал радист. Первые B-25G военные получили в мае 1943 года. Целиком заказ выполнили в августе 1943 года.

В Инглвуде построили 400 самолетов в трех сериях: G-l, G-5 и G-10. Эти машины использовались в основном на юге Тихого океана.

Майор Пол Ганн продолжал свою «гонку вооружений». В Таунсвилле (Австралия) он переделывал B-25G, устанавливая на них дополнительные 12,7-мм пулеметы. Два дополнительных пулемета устанавливали на нос, и еще четыре — по два на борта. Борта фюзеляжа в районе пулеметных стволов усиливали накладным листом, поскольку отмечались случаи, когда обшивка борта в этом месте разрушалась. На некоторых B-25G организовали хвостовую огневую точку, где устанавливался спаренный 12,7-мм пулемет. Одиночные 12,7-мм пулеметы также устанавливались в бортах хвостовой части фюзеляжа. Всего в Таунсвилле до апреля 1944 года переделали 82 самолета B-25G.



Полевая модификация B-25G. Пушка M4 демонтирована, на ее место поставлены два 12,7-ми пулемета. Всего в носовом обтекателе шесть пулеметов, еще четыре по бокам носовой части.

Два снимка B-25G-10 (42-65199) во время испытательного полета. Камуфляж Olive Drub/\eutrul Gruy. Опознавательные знаки с красным кантом, середина 1943 года.

B-25H (PBJ-1H)

Следующая модификация B-25 также появилась на базе B-25C. На этот раз прототипом стал самолет B-25C-10 (42-32372), к переделке которого приступили в начале 1943 года. Хотя B-25G не оказался так эффективен, как ожидалось, фирма North American получила дополнительный заказ на 1000 вооруженных 75-мм пушкой самолетов, которым присвоили обозначение B-25H.

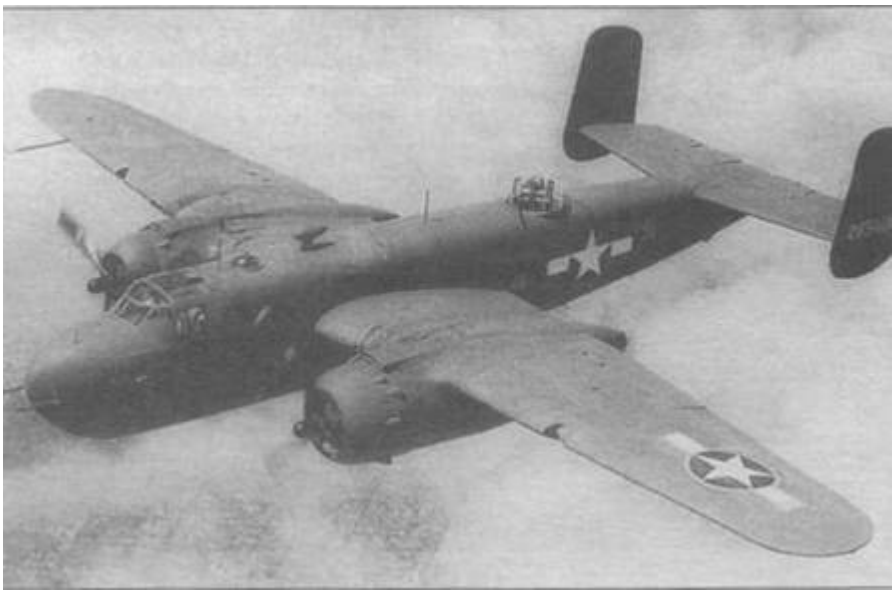
Главным улучшением в конструкции самолета стало использование более легкой пушки T13E1. В носу самолета устанавливалось не два, а четыре 12,7-мм пулемета. Пулеметы устанавливали в ряд, боекомплект к каждому составлял 400 выстрелов. На правом борту самолета в обтекателях стояло еще два 12,7-мм пулемета. За крыльями в бортах фюзеляжа стояло еще по одному пулемету. Пулеметы выставлялись в окна, прорезанные в бортах. Окна располагались так, что правое находилось ближе к крылу, а левое — к хвосту. Это позволяло бортстрелкам вести одновременно огонь из обоих пулеметов, не мешая друг другу. В хвостовой огневой точке стояли еще два 12,7-мм пулемета. Верхний обтекатель хвостовой огневой точки подняли на 23 см по сравнению с предыдущими модификациями. Турель перенесли ближе к кабине пилотов, чтобы уравновесить пулеметы, установленные в хвосте. Турель стала чуть выше, чем раньше, и несла более мощную защиту. Между турелью и хвостом установили два небольших гребня, которые не давали стрелку в горячке боя срезать из пулеметов верхний обтекатель хвостовой огневой точки.

Кресло второго пилота убрали, освободив место для штурмана. Это изменение носило противоречивый характер.

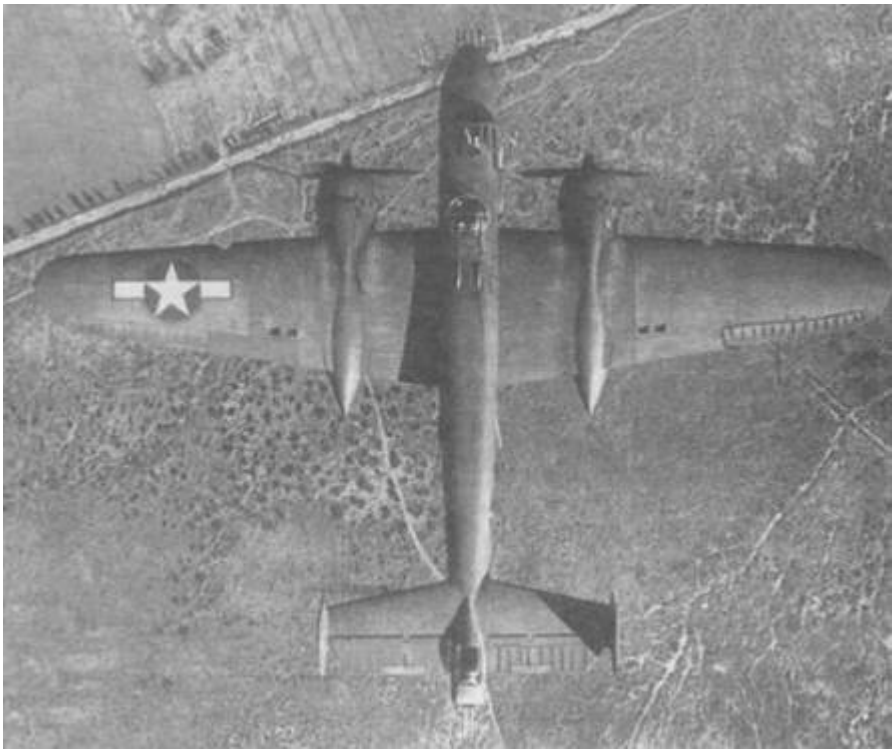
Генерал Джеймс Дулиттл сомневался в необходимости иметь в составе экипажей на B-25 и B-26 второго пилота, тогда как командующий 5-й воздушной' армией генерал Джордж К. Кении считал, что второй пилот необходим, особенно во время дальних вылетов над морем. Генерал Арнольд, рассудив, решил ограничиться одним пилотом. На месте второго пилота теперь находилось меньшего размера кресло штурмана, который одновременно был заряжающим 75-мм пушки.

Прототип B-25H (B-25C-10, 42-32372) был оснащен двигателями Wright «Cyclone» R-1600-20 с карбюраторами Bendix Stromberg PR 48A1 и системой зажигания American Bosch SF 14LU-10. Два высокооборотных центробежных турбо-наддува обеспечивали сжатие на низкой скорости 7,06:1, а на высокой скорости 10,06:1. Несколько расширился носовой обтекатель

самолета. Экипаж самолета теперь состоял из следующих членов: пилот, хвостовой стрелок, штурман-радист-заряжающий, башенный стрелок-механик, бортовой стрелок-оператор камеры. Прототип поднялся в воздух 15 мая 1943 года. Самолет пилотировал Эд Верджин, ему ассистировал механик Гас Пиктайрн.



B-25G-10 (42-65128) в стандартном камуфляже во время испытаний. Опознавательные таки с красным кантом, середина 1943 года.



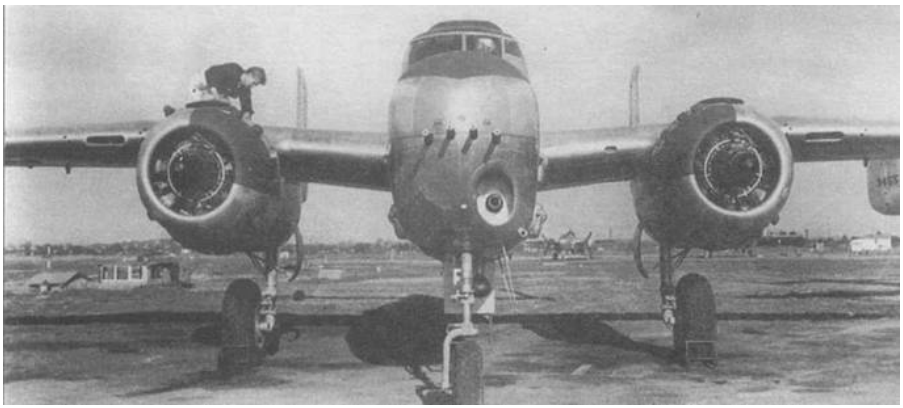
B-25H-I с четырьмя 12,7-мм пулеметами в носовом обтекателе. Видны разнесенные бортовые огневые точки.

B-25H-1 (43-4198) в камуфляже Olive Drab 41/Neutral Gray 43. Опознавательные знаки с красным кантом.

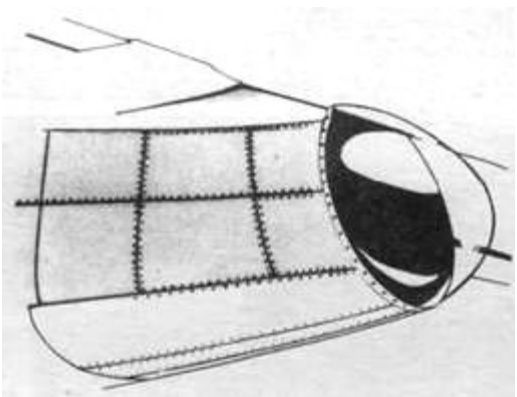
После серии пробных полетов было решено вернуть на самолет штатные двигатели Wright R-2600-13. Предсерийный B-25H (43-4105) 31 июля 1943 года поднял в воздух испытатель Роберт Чилтон. Через две недели самолет приняли на вооружение ВВС США и пустили в серию.

Начиная с серии B-25H-5 (43-4535) с самолета убрали бомбодержатель для 2000-фунтовой бомбы (907 кг), поскольку на практике он почти не использовался и лишь загромождал

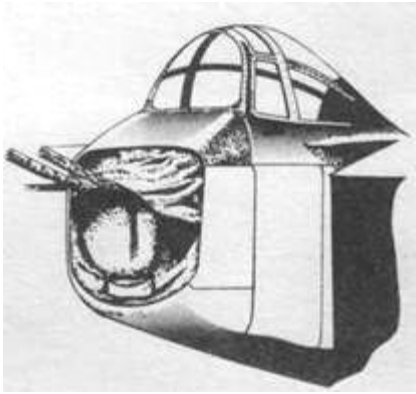
бомбоотсек. На самолете 43-4405 на левый борт установили два 12,7-мм пулемета с боекомплектом 400 выстрелов на ствол. В результате B-25H помимо 75-мм пушки теперь нес 14 12,7-мм пулеметов! Самолет также мог брать до 3200 фунтов (1450 кг) бомб или одну 907-кг торпеду. Прицел спарили с фотокамерой, а бомбодержатели получили электрический привод. Серия B-25H-10 началась машиной 43-4705. На самолетах этой серии изменилась приборная лоска, усилено спасательное оборудование и изменена конструкция гидропривода тормозов шасси.



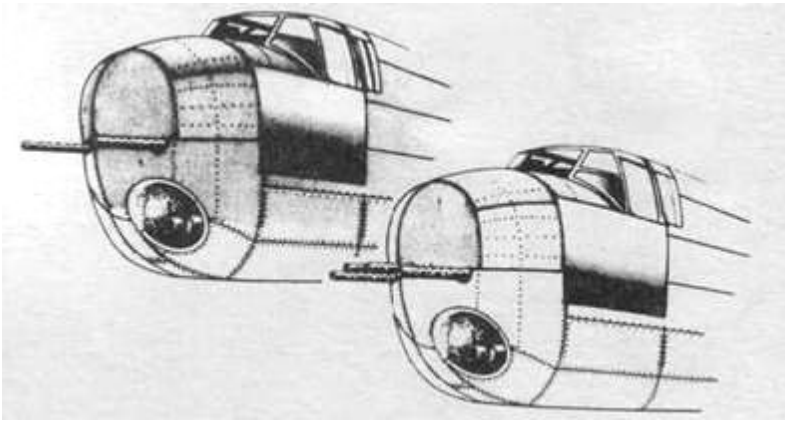
B-25H-5, вид спереди. Обратите внимание на противопроблесковые полосы на капотах двигателей.



B-25G



B-25H



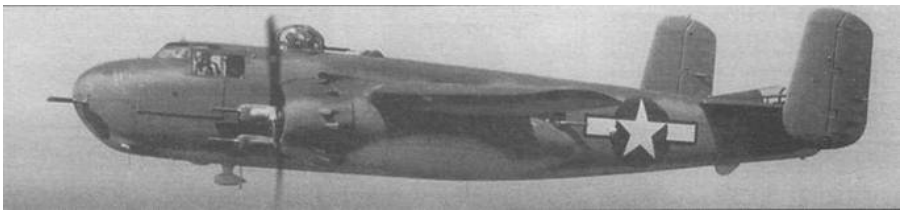
B-25G (слева) B-25H

B-25H-I в Инглвуде. Самолет не окрашен.

Первые B-25H стали прибывать в боевые части в феврале 1944 года. Основной тактикой атаки было открыть огонь с высоты 300 м и продолжать стрелять, снижаясь до 150 м. Пилот наводил машину на цель с помощью прицела N-6A. В среднем, за один боевой заход удавалось выстрелить три раза из 75-мм пушки. Первый опыт показал, что B-25H принципиально не превосходит

пулеметный «Strafer». Кроме того, целей для 75-мм пушки было немного, а в подавляющем большинстве случаев вполне хватало 12.7-мм пулеметов. В результате на юге Тихого океана от использования пушечных B-25 отказались к августу 1944 года.

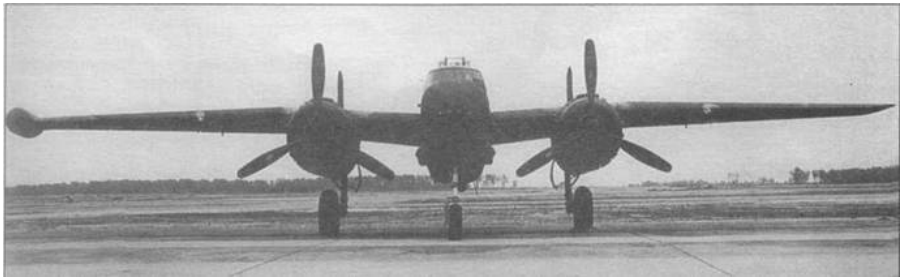
Тем временем, в ноябре 1944 года в 11th BS/14th AAF, действовавшей в Китае, доставили несколько радаров APG-13A, которые предполагалось использовать совместно с 75-мм пушкой. Эта эскадрилья специализировалась на разрушении мостов. Радары позволяли быстро и достаточно точно определить расстояние до цели, что упрощало действия экипажа. Радарами оснастили пять B-25H: 43-4071, 4584, 4601, 4924 и 4989.



PBJ-1H для ВМФ США в трехцветном камуфляже. Это был аналог армейского B-25H.

PBJ-1H (43-4700) садится на палубу авианосца «Shangri-La» (CV-38), 15 ноября 1944 года. Пилот подполковник Х.С. Боттомш.

Самолет в типичном морском трехцветном камуфляже Semi-gloss Sea Blue/Intermediate Blue/White.

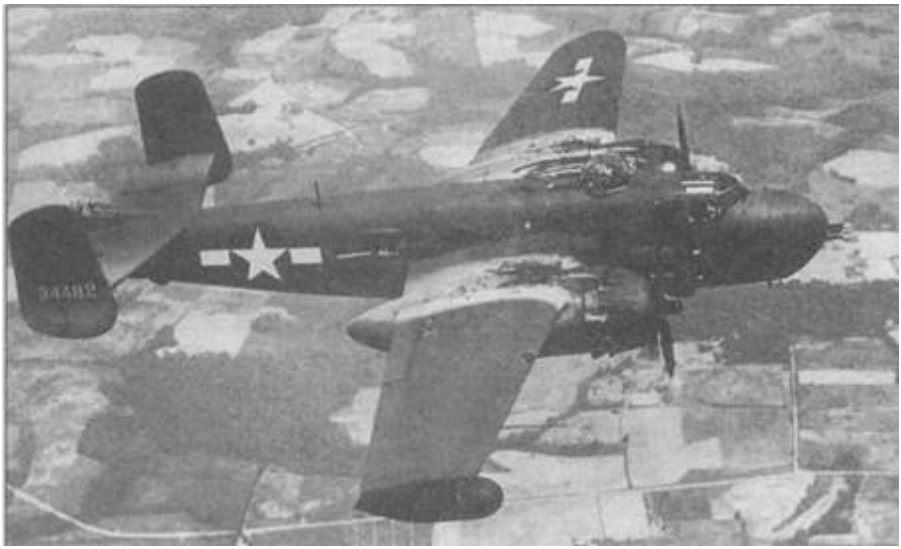


Черный PBJ-1H из VMB-614, вид спереди, июль 1944 года. Вместо оконцовки правого крыла установлен радар AN/APG-23.

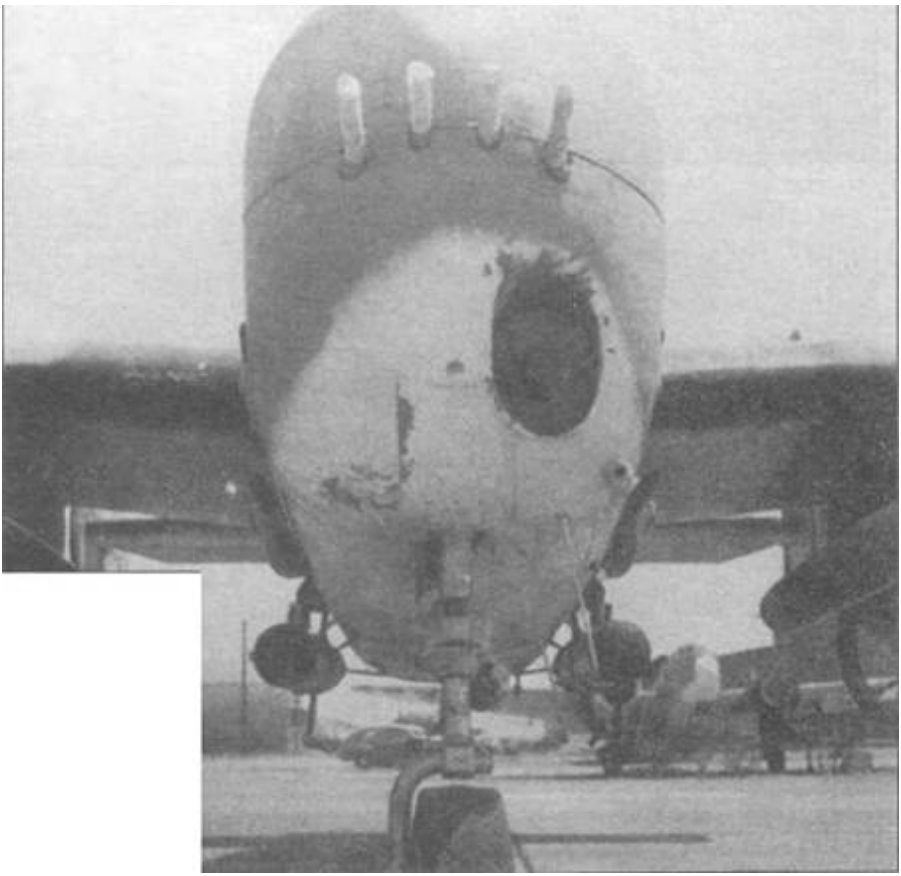
B-25H-1	NA 98-21106.21405	43-4105…4404
B-25H-5	N A 98-21406…21705	43-4405…4704
B-25H-10	NA 98-21706.22105	43-4705…5104

248 пушечных B-25 получил корпус морской пехоты США, где машинам присвоили обозначение PBJ-1H. Морская версия самолета регулярно оснащалась радаром AN/APS-3, устанавливаемым в верхней части носового обтекателя, что придавало ему довольно специфическую форму. Кроме того, самолеты оснащались радаром AN/APQ-13, контролирующим заднюю полусферу. Самолеты несли под крыльями антенны «Yagi», а под кабиной стоял радиопеленгатор GCI. Один PBJ-1H (43-4700) оснастили крюком для аэрофинишера и испытывали машину на авианосце «Shagri-La» (CV-38). Из одного из документов, относящихся к самолету, следует, что машина также была оснащена системой управления колесами главного шасси.

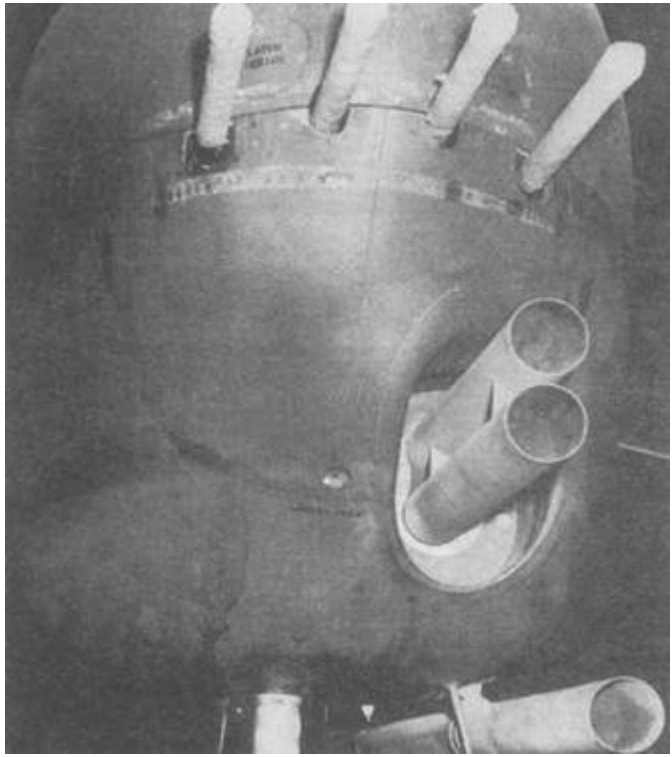
На B-25H испытывались новые типы вооружения. Так, на одном B-25H вместо 75-мм пушки установили несколько «базук» — две на месте пушки и несколько под фюзеляжем. Однако дальше экспериментов в этом направлении дело не пошло.



PBJ-1H (43-4482) в полете, 1944 год. Вместо оконцовки правого крыла установлен радар A N/A PG-23. Остался незакрашенный серийный номер USAAF.



Ракеты «Tiny Tim», подвешенные под фюзеляжем B-25G.



B-25H у которого вместо 75-мм пушки установлено несколько направляющих для 5-дюймовых ракет.

NA-98X

В начале 1944 года фирма North American предложила создать бомбардировочно-штурмовой самолет, представлявший собой дальнейшее развитие машины «Strafer». Проект получил обозначение NA-98X. Главной целью конструкторов было создать аналог A-26B Invader», отличавшийся меньшей ценой.

Главной особенностью самолета стало появление на нем моторов Pratt & Whitney R-2800-51 «Double Wasp», недоступных при создании B-25. За прошедшие несколько лет удалось наладить массовый выпуск таких моторов. Двигатели развивали мощность 2000 л.с. и отличались обтекаемыми капотами. Вращали двигатели трехлопастные винты с массивными коками. В качестве прототипа взяли один из B-25H. Это был 302-й самолет данной модификации (43-4406). Верхняя турель получила новый колпак, имевший обтекаемую форму. Законцовки крыльев приобрели угловатую форму, что увеличило площадь крыла на 0,13 м^2.

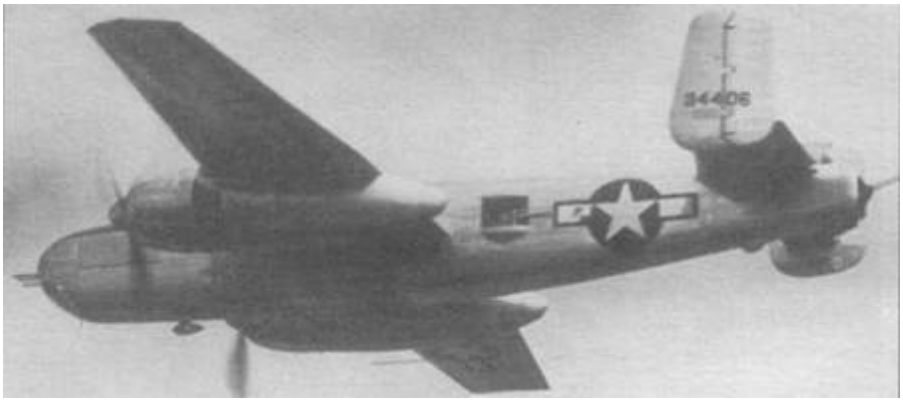
Планировалось два варианта самолета — бомбардировщик и «Super Strafer». Второй вариант должен был нести восемь 12.7-мм пулеметов в носу (400 выстрелов на ствол), еще два пулемета в верхней турели (400 выстрелов на ствол), два в хвосте (600 выстрелов на ствол, а также два в бортах (200 выстрелов на ствол). В качестве альтернативы предусматривалась возможность установить четыре пулемета в бортах носовой части фюзеляжа — итого 18 крупнокалиберных пулеметов. На прототипе также сохранили 75-мм пушку. У бомбардировочного варианта был остекленный нос с двумя неподвижными и одним наводимым пулеметом (300 выстрелов на ствол).

Джо Бартон поднял в первый раз в воздух NA-98X 31 марта 1944 года с муниципального аэродрома Лос-Анджелеса (Майнз-Филд). Оказалось, что самолет развивает большую максимальную скорость и отличается лучшей динамикой, устойчивее держит курс и испытывает меньшие вибрации. На полном форсаже самолет мог набрать высоту 3050 м за 4,9 минут, максимальная скорость на уровне моря 527 км/ч. Максимальная скорость 563 км/ч представляла собой огромный скачок вперед по сравнению с 447 км/ч у B-25G. Однако в ходе пробных полетов мощность двигателей ограничили, при этом скорость самолета составила 547 км/ч.

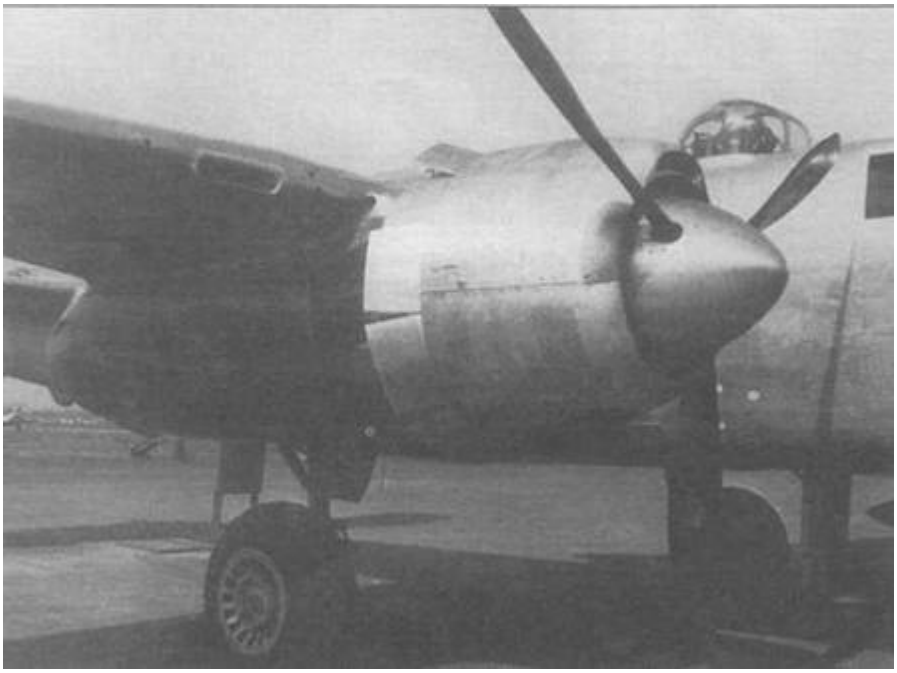
Резкий рост скорости обернулся трагедией. 24 апреля 1944 года пробный полет совершали майор Перри Ричи и 1-й лейтенант Уинтон Уи. Во время пролета на полной скорости над

ангарами Инглвуда на высоте 62 м, у самолета отломились обе консоли крыльев и ударили в хвостовое оперение. Самолет рухнул вниз и разбился вместе с экипажем. Причиной аварии признали превышение пилотом предельного режима эксплуатации самолета. После аварии дальнейшие работы над NA-98X прекратили.

NA-98X, переделанный из стандартного B-2SH-5, с двигателями Pratt & Whine у R-2800-51 и капотами двигателей от A-26. Этот самолет разбился.



NA-98X в полете. Видны трапециевидные оконцовки крыла и удлиненные элероны.

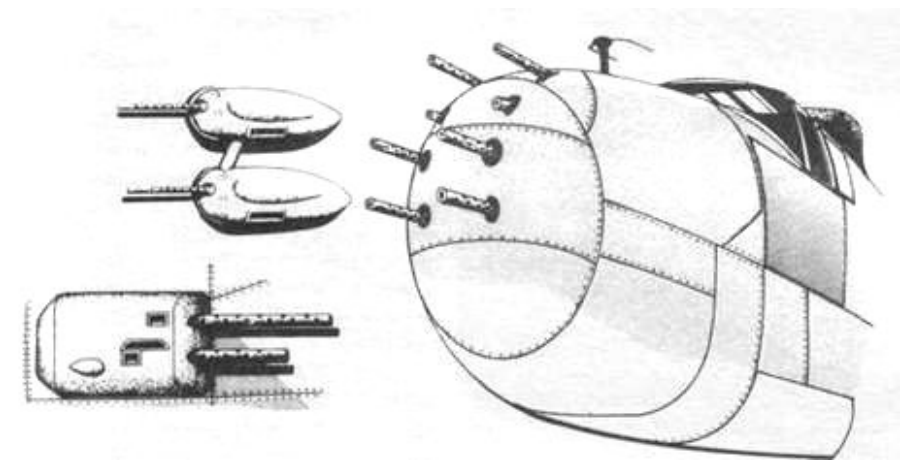


NA-98X с экспериментальный капотом двигателя.

B-25J (PBJ-1J)

Последней серийной модификацией бомбардировщика стала B-25J (NA-108). Это была самая крупносерийная модификация B-25, выпущенная в количестве 4390 штук (в том числе 72 незавершенные машины). Выпуск самолетов B-25J развернули в Канзас-Сити, тогда как завод в Инглвуде, завершив выпуск B-25H, приступил к выпуску истребителей P-51 «Mustang». Завод в Канзас-Сити одновременно выпускал самолеты B-25D и J. Первый бомбардировщик новой модификации собрали в декабре 1943 года, тогда как последний B-25D был готов в марте 1944 года.

B-25J во время сборки на заводе в Канзас-Сити, 1945 год. Это был 30000-й самолет У А А, построенный с августа 1940 года.

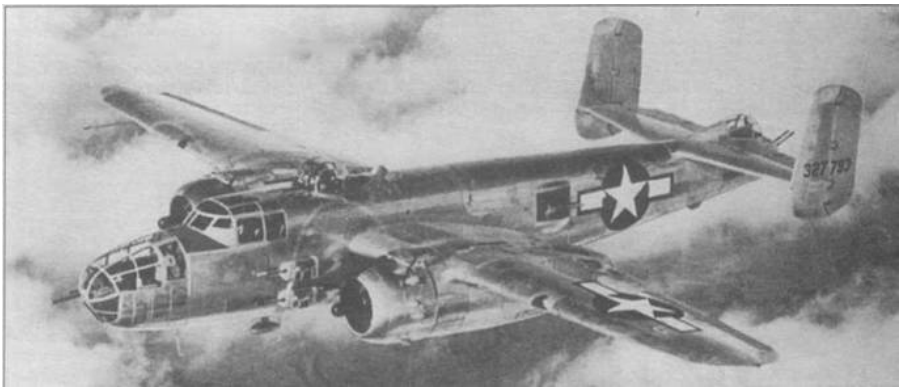


B-25J два типа пулеметных блистеров

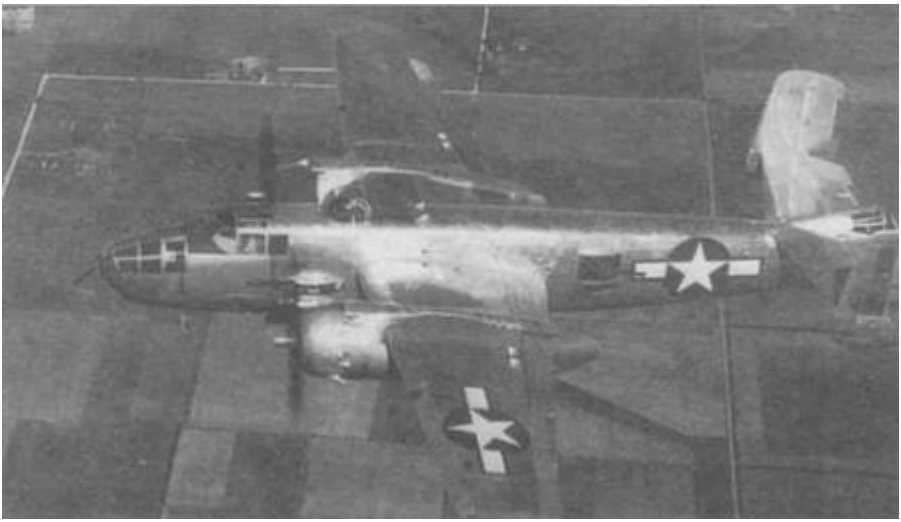
B-25J-1NC (43-3889), собранный в Канзас-Сити.

PBJ-1J в трехцветном морском камуфляже. Вместо оконцовки правого крыла установлен радар AN/APS-3.

Первый B-25J (43-3870) оказался на сборочной линии осенью 1943 года. Самолет создали на базе B-25H. Это было возвращение самолету B-25 «Mitchell» его первоначальной роли — средний бомбардировщик. Самолет получил назад место бомбардира и остекленный носовой обтекатель, в котором стоял один неподвижный и один наводящийся 12,7-мм пулемет. В остальном фюзеляж был как у B-25H. Верхняя турель находилась сразу за кабиной пилота, в хвосте имелась другая огневая точка. По бортам фюзеляжа в прикрытых обтекателями окнах стояло еще по одному пулемету. Два пулемета разместили под кабиной пилота, как на последних B-25H. В кабину вернули кресло второго пилота, а бортовые огневые точки оснастили печками. Экипаж самолета состоял из шести человек: двух пилотов, штурмана-бомбардира-стрелка, механика-башенного стрелка, радиооператора-бортстрелка, хвостового стрелка. Бомбодержатели и створки бомболюка имели электрический привод. Обычная бомбонагрузка состояла из трех 454-кг бомб, хотя в качестве альтернативы можно было брать две бронебойные 726-кг бомбы. Самолет также мог брать торпеду Mk 13 массой 907 кг. Кроме того, под крыльями предусматривалась подвеска для шести 147-кг бомб.



B-25J-5-NC (43-27793), самолет не окрашен.



B-25J-15 (44-28867) без камуфляжа.

B-25J-10 (43-36076) во время наземного испытания вооружения.

Не забыли конструкторы и о штурмовиках «Stafer». Многие B-25J имели носовую часть как на B-25H, с той лишь разницей,

что в носовом обтекателе стояло сразу восемь пулеметов, расположенных двумя батареями по четыре. 75-мм пушку на самолет не ставили, но и без нее огневая мощь самолета была более чем достаточна.

Первый B-25J поднялся в воздух 14 декабря 1943 года с аэродрома Фейрфакс-Филд при заводе в Канзас-Сити. Пилотировал самолет Джо Бартон. Военные получили первый B-25J в том же месяце. Последнюю машину модификации J передали в августе 1945 года. Некоторое число бомбардировщиков B-25J оснастили радарами AN/APQ-7 «Eagle», но не известно ни точное число переделанных машин, ни того, использовались ли они на фронте.

Начиная с 151-го самолета с серийных B-25J-1 сняли один бомбодержатель для 907-кг бомбы, поскольку он почти не использовался на практике и лишь загромождал бомбоотсек. Чаще всего самолет брал три 454-кг или две 726-кг бомбы. Применялись и различные комбинации из бомб меньшей массы. Использовались 10-кг парашютные бомбы (parafrag).

На серии B-25J-5 изменили расположение гидравлических контуров тормозной системы, а прицелы N-3B и A-1 заменили одним универсальным N-3C. Лобовое стекло кабины пилотов оборудовали системой антиобледенения, а у пулеметов в турели и в бортовых окнах установили отражатели воздушного потока.

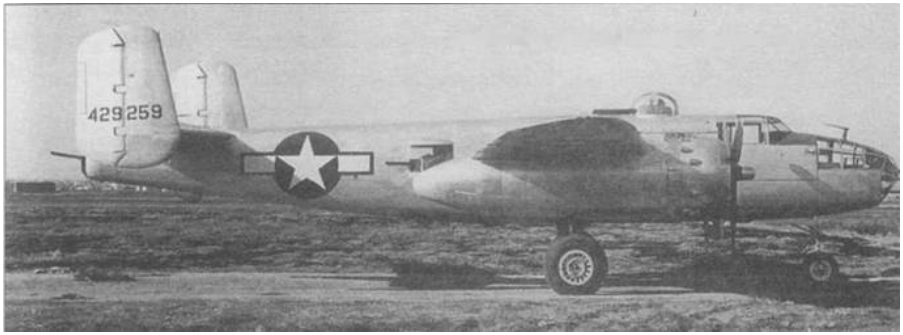
Серия B-25J-10 оснащалась наружными бомбодержателями под крыльями. Отопители бортовых огневых точек признали неэффективными и ставить перестали.

Серия B-25J-15 оснащалась новым оптическим прицелом N-8A для бортовых огневых точек. Носовой наводящийся пулемет оснастили ракурсным прицелом.

Бомбардировщики серии B-25J-20 получили систему обогрева кабины, в носовом обтекателе установили второй фиксированный 12,7-мм пулемет, а наводимый пулемет перенесли на 12 см вверх. Дополнительно забронировали пол носового отсека. Усилили конструкцию верхней турели и переработали систему аварийного торможения. Начиная с самолета 44-29340, на двигатели ставили карбюраторы Holley 1685RB.

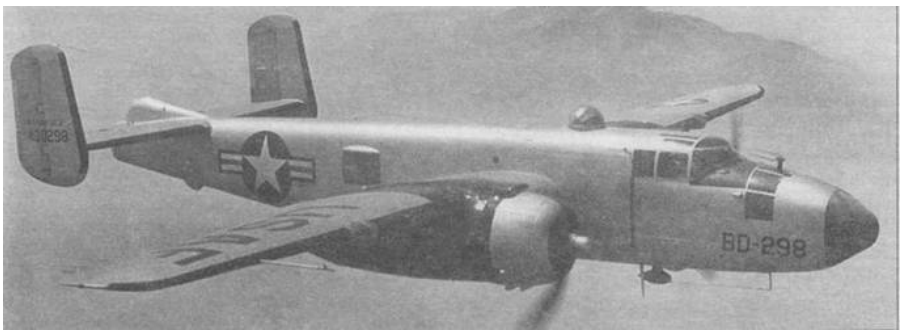
На бомбардировщики серии B-25J-25 становили новые бронекресла для обоих пилотов, а также увеличили производительность карбюраторов. Уменьшили размеры рулевых шайб. Начиная с машины 44-30111, ставили дополнительную броню на верхнюю сторону фюзеляжа, чтобы защитить бомбардировщик от случайных попаданий из пулеметов, установленных в турели. Усилили крыло в районе передней кромки, установив несущие элементы диаметром 9,5 мм вместо 8

мм. На машинах 44-30309 и 44-30310 установили держатель для выливного химического прибора.



B-25J-20 (44-29259) без пулеметов по бортам носа.

B-25J-20 (44-29145) «Strafer» с восемью 12,7-мм пулеметами в носовом обтекателе и четырьмя пулеметами в установках «Townsville».



B-25J-25, переделанный на фирме Hayes в TB-25L. В носу фюзеляжа установлен радар, а вдоль передних кромок крыльев пущена система антиобледенения.

На самолетах серии B-25J-30, начиная с 44-30911, устанавливали цилиндры №№ 1, 7 и 9 не из нержавейки, а из

обычной стали с гальваническим покрытием. Начиная с самолета 44-31111, появилась возможность подвешивать выливной химический прибор. Начиная с 44-31311, устанавливались электроподъемник бомб С-6. Начиная с 44-31338, снова усилили вооружение самолета. Под крыльями установили безоткатную пусковую установку Т-64, которая позволяла подвешивать до восьми пятидюймовых (127 мм) неуправляемых ракет HVAR «Holy Moses». Начиная с 44-31491, в хвостовой огневой точке установили прицел К-10 и пулемет М-8А калибра 12,7 мм. Начиная с 44-86692, имелась возможность брать на внешнюю подвеску планирующую бомбу. Самолеты оборудовались системой ее дистанционного управления. Бомбоприцел N-9B начали ставить с 44-86793. Начиная с 44-86799, изменили конструкцию тяг вертикальных рулей.

На B-25J-35, начиная с 44-96892, появилось оснащение для подвески и сброса авиационных мин.

Американские ВМФ получили 255 машин, присвоив им обозначение PBJ-1J и серии J-11, J-17, J-22, J-27, J-32 и J-37.

Морской вариант B-25J дополнительно оснащался радаром AN/APS-3, устанавливаемый в оконцовке правого крыла или в верхней части носового обтекателя. Десять PBJ-1J из VMB-12 могли нести под фюзеляжем две неуправляемые ракеты типа «воздух-земля» «Tiny Tim» калибра 292 мм.

B-25J-I	NA 108–241 %… 24430	43-3870…4104
B-25J-1	NA 108-34486…54805	43-27473…27792
B-25J-5	NA 108-34806…35125	43-27493…28112
B-25J-10	NA 108-35126…35235	43-28113…28222
B-25J-10	NA 108-35236…35535	43-35946…36245
B-25J-15	NA 108-31986…32385	44-28711…29110
B-25J-20	NA 108-32386…33185	44-29111…29910
B-25J-25	NA 108-33186…34185	44-29911…30910
B-25J-30	NA 108-36986…37585	44-30911…31510
B-25J-30	NA 108-47446…47645	44-86682…86891
B-25J-35	NA 108-47646…47645	44-86892…86897
B-25J-35	NA 108-47652…47750	45-8801…9242

B-

B-25, переделанный в транспортный самолет. Гражданский бортовой номер, опознавательные знаки отсутствуют.

Первый серийный B-25 (40-2165), переделанный в транспортный самолет. Видны окна пассажирского салона. На носу установлена антенна радиопеленгатора.

Учебные варианты

Подготовка экипажей для бомбардировщиков B-25 «Mitchell» проходило по плану. Чтобы повысить эффективность подготовки экипажей, на базе боевой машины создали учебный самолет. Учебному B-25 присвоили обозначение AT-24, а 11 июня 1948 года обозначение изменили на TB-25. При этом:

AT-24A стал называться TB-25D,
AT-24B TB-25G,
AT-24C TB-25C,
AT-24D TB-25J.

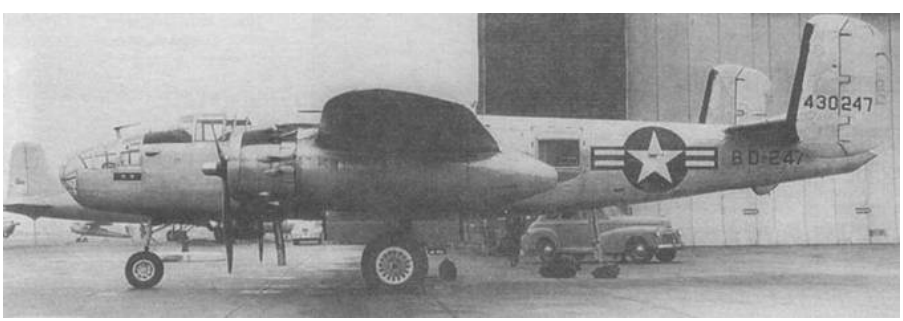
Руководство службы подготовки ВВС (Air Training Command) располагалось в Форт-Уорте (Техас). Была принята программа, позволявшая в массовом количестве подготовить пилотов, штурманов, бомбардиров, радистов, стрелков и механиков. До этого времени пилотов двухмоторных самолетов готовили на специальных учебных самолетах, например, Curtiss AT-9. Подготовка на AT-24 «Mitchell» началась в июле 1943 года на базе Брукс-Филд (Техас). Если подготовка пилотов шла успешно, то стрелков пулеметов для B-25 не готовили, в отличие от стрелков для B-17, B-24 или B-40. На AT-24 готовили также механиков на аэродроме Кислер-Филд (Миссисипи). В 1946 году в США завершилось раздельная подготовка штурманов, бомбардиров и радистов, после чего все три курса объединили в один, организованный на базе Мазер-Филд (Калифорния). База была оснащена транспортными самолетами C-47 «Skytrain» и AT-24 «Mitchell». Невооруженный и лишенный бронирования TB-25J (AT-24D) был выпущен серией в 600 машин. Кроме того, для обучения использовали серийные B-25J со снятым вооружением. В задней части фюзеляжа установили пять кресел, еще два — в бомбоотсеке. Носовая часть самолета представляла собой плексигласовый обтекатель. Обтекатель стоял и на месте хвостовой огневой точки. Верхние стекла в кабине пилотов были тонированы. В качестве двигателей использовались Wright R-2600-29 или R-2600-35.

Позднее фирма Hayes Aircraft в Бирмингеме (Алабама) выпустила 79 учебных самолетов TB-25L на базе B-25J. Первый самолет из серии был готов в апреле, а последний в декабре 1952 года. Самолеты не имели ни вооружения, ни бронирования, оснащались новой приборной доской, системой освещения, кислородной системой и системой внутренней связи. Лобовое стекло было сплошным, а семь кресел внутри фюзеляжа располагались также, как на TB-25J. Позднее 40 из этих

самолетов переименовали в TB-25M и приспособили для подготовки штурманов и операторов радаров.

На базе B-25J фирма Hayes выпустила также 47 TB-25N, соответствовавших стандарту TB-25L и предназначенных для подготовки пилотов. Школа штурманов находилась на базе Мазер-Филд (Калифорния), где действовала с 1946 года на самолетах TB-25M, оснащенных радарами. На этих же самолетах испытывалась система управления огнем E-5. В свою очередь фирма Hughes модифицировала в 1950 году 117 B-25J. Конверсированным самолетам присвоили обозначение TB-25K. На них устанавливали систему управления огнем E-1. Система монтировалась в бомбоотсеке и имела сдвоенное управление: как для инструктора, так и для курсанта. Кроме того, фирма переделала один B-25J (44-30646), оснастив его системой вооружения E-3/4 для реактивных истребителей F-86D/K.

В 1952 году АТС реорганизовало цикл подготовки пилотов и разделило его на четыре стадии: наземную, начальную (на самолетах T-6 «Texan»), основную (T-6 и T-28) и завершающую (T-33 «Shooting Star», F-51 «Mustang», F-80 «Shooting Star» и TB-25 «Mitchell»). С 1953 года экипажи многомоторных самолетов проходили подготовку на TB-25 «Mitchell», TC-54 «Skymaster» и TB-50 «Superfortress». В январе 1960 года АТС выпустило последний курс пилотов, летавших на TB-25. В дальнейшем подготовка проходила только на T-33 «Shooting Star». Всего на TB-25 подготовку прошли 30000 летчиков, налетавшие в сумме 2,5 млн часов. Последний TB-25 был списан 18 января 1960 года на базе Джеймс-Коннелли АФБ (Техас).



B-25J-25 (44-30247) в качестве личного самолета двузведного генерала.

B-25 (44-28945) стал вторым самолетом генерала Арнольда, командующего ВВС США. Самолет снят на приемочной площадке.

RB-25

Многие полагали, что большая грузоподъемность, скорость и дальность позволяют использовать B-25 в качестве транспортного самолета. Еще долго после войны многие гражданские компании продолжали использовать B-25 для транспортных перевозок. На заводе в Инглвуде в период с ноября 1942 по февраль 1950 года переделали в транспорты шесть B-25. Транспортные самолеты не несли никакого вооружения и бронирования.

Первым транспортником стал RB-25 (1), то есть B-25 (40-2165). В хвостовой части фюзеляжа вырезали четыре дополнительных окна. Работники North American Aviation активно использовали эту машину, дав ей прозвище «Whiskey Express». Над территорией США на самолете летал Джеймс Кайндельбергер. 8 января 1945 года самолет вылетел в свой последний полет. В воздухе вышла из строя гидравлическая система. При попытке аварийной посадки самолет разбился. Экипаж в составе пилота Эда Стюарта, второго пилота Терона Моргана и бортпроводника Джека Махолма остался в живых.

Следующим транспортом стал RB-25 (2), который переделали из B-25 (40-2168). Этот самолет стал личным самолетом командующего USAAF Генри Х. Арнольда. Самолет переделали по той же схеме, что и RB-25(1). Боб Чилтон облетал RB-25(2) в первой половине лета 1944 года. До июля 1945 года самолет налетал более 300 часов, но не известно, летал ли на нем кто-нибудь кроме Арнольда. После войны самолет использовался на фирме Hughes, а потом передавался из одной частной фирмы в другую. Один из владельцев машины — Джефф Клаймен из Тенафлай (Нью-Йорк) — изменил глухой нос на остекленный обтекатель бомбардировщика.

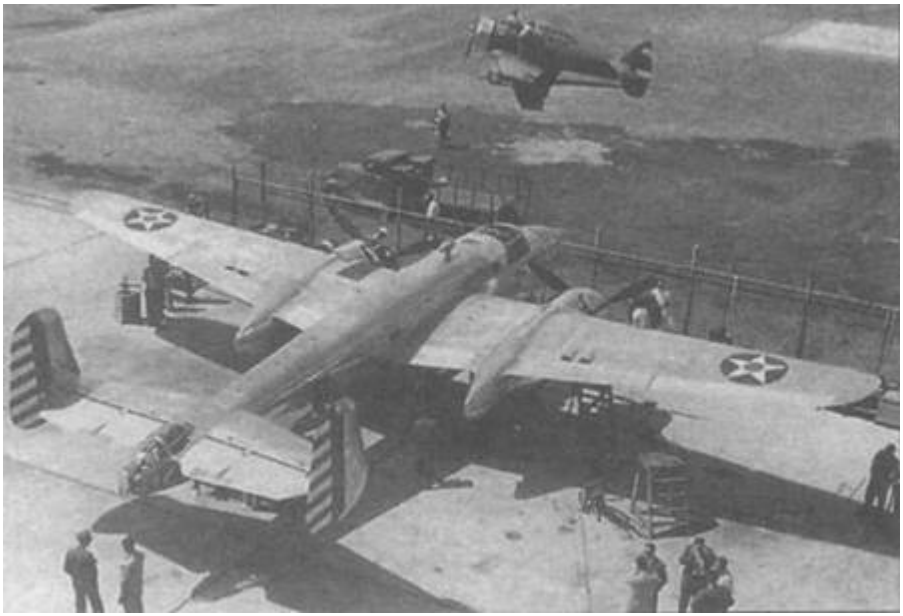
Самолет RB-25(3) стал личной машиной генерала Дуайта Д. Эйзенхауэра. Он был сделан на базе B-25J (43-4030). Над бомбоотсеком самолета была оборудована спальня. Имелись также кабинет, столовая и кофейная комната. Самолет оборудовали дополнительным топливным баком, что увеличило его дальность. В хвостовом отсеке разместили сбрасываемые спасательные средства и средства первой помощи. Генерал Эйзенхауэр несколько раз летал на этом самолете. После войны, в 1947 году, машину перевели в базу Боллинг-Филд под Вашингтоном, где он служил транспортом и имел обозначение CB-25J. Спустя год самолету присвоили обозначение VB-25J и перевели в 1100th Special Air Mission Group, которая занималась перевозкой важных персон. В начале 1953 года самолет передали

в 1254th Air Transport Group, базировавшуюся в Вашингтонском национальном аэропорте, а в августе 1958 года ее передали в 1001st Air Base Wing, база Эндрюз. В декабре того же года самолет оказался на базе Дейвис-Монтан, где в феврале 1959 года был списан. Дальше машину продали на аукционе. В 1981 году самолет обнаружили и отреставрировали, после чего передали в музей базы Эллсуорт в районе Рейпид-Сити (Южная Дакота).

Следующий транспорт RB-25(4) был вторым самолетом генерала Арнольда. Это был переделанный B-25J (44-28945), оборудованный также роскошно, как и машина Эйзенхауэра. Первый полет на самолете совершил Эд Верджин 24 ноября 1944 года. Генерал Арнольд пользовался машиной до января 1946 года, после чего самолет вернули на службу под обозначением VB-25J. В 1953 году машину продали частному владельцу и его дальнейшая судьба неизвестна. Вероятно, его пустили на слом в начале 60-х годов.

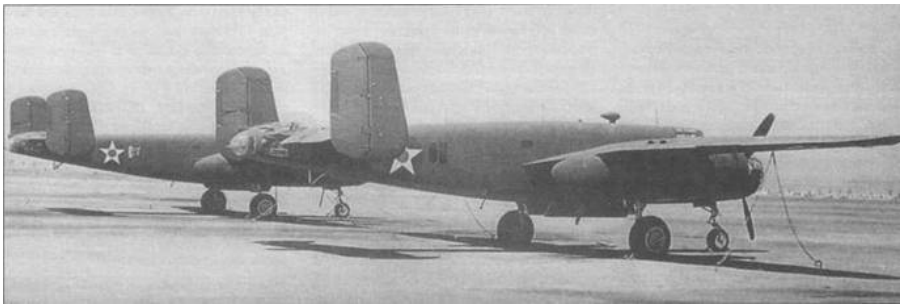
После аварии первого RB-25(1) фирма NAA быстро подготовила ему замену. С этой целью переоборудовали серийный B-25J (44-30047), присвоив ему обозначение RB-25(5). Самолет представлял собой копию своего предшественника. Первый полет совершил 18 октября 1945 года. Но и у этого самолета судьба завершилась катастрофой. 27 февраля 1946 года во время полета над побережьем Калифорнии с самолета передали сообщение о возникшем пожаре. После этого связь прервалась и ничего о машине не известно. Тел пилота Джо Бартона и двух других членов экипажа найти не удалось. К этому времени самолет налетал всего 32 часа.

Особую страницу в истории B-25 представляет так называемый «Executive Transport», переделанный из PBJ-1J (44-30975). Это был прототип гражданского транспортного самолета, который получил гражданский бортовой номер N5126N. Носовую часть фюзеляжа удлинили на 1,03 м и заметно переделали. Самолет имел гражданский силуэт. За креслами пилотов разместили еще шесть удобных кресел, а в хвостовом отсеке разместили еще четыре кресла. Первый полет состоялся 15 февраля 1950 года. Самолет пилотировали Эд Верджин и Майлз Таунер. 25 марта во время рекламного перелета самолет разбился в районе Чендлера (Аризона). Под его обломками погибли семеро сотрудников компании. После катастрофы дальнейшие работы в этом направлении прекратили.



Первый B-25 (NA-62, 40-2165) неокрашенный. Опознавательные знаки с красными кругами на верхней и нижней сторонах обоих крыльев. На рулях поворота бело-красные горизонтальные и вертикальная синяя полосы.

Два главных продукта фирмы North American Aviation: истребитель P-51 «Mustang» и бомбардировщик B-25 «Mitchell». Оба самолета в стандартном камуфляже, введенном в начале 1941 года. Опознавательные знаки в шести позициях.



B-25 A на аэродроме Марч-Филд, июнь 1941 года. Камуфляж Olive Drah/Neutral Gray. Опознавательные знаки на бортах фюзеляжа, а также на верхней стороне левого и нижней стороне правого крыла. На хвостовых шайбах уже нет кода части. В этот период радиокод на хвостовое оперение еще не наносили.

VIP

Бомбардировщики B-25 «Mitchell» использовались для перевозки особо важных персон. Для этого использовали три машины VB-25J с номерами 43-40306 44-28945 и 44-30976. В 1949 году эти три самолета вошли в состав 1100th Special Air Mission Group, базировавшейся в Боллинг-Филд (округ Коламбия). Весной 1953 года машины передали 1254th Air Transport Group (Special Mission), Вашингтонский национальный аэропорт. Самолет 43-4030 (бывший RB-25(3)) закончил службу в рядах 1001st Air Base Wing. 44-28945 (бывший RB-25(4)) оставался на службе до 1959 года, после чего был продан на аукционе. Сегодня он находится в музее базы Эллсуорт (Южная Дакота). Учебные самолеты позднее также использовали для перевозки очень важных персон. Последний «Mitchell» оставался на службе в составе транспортной авиации до июля 1960 года, когда его списали на базе Эглин.

Гражданская служба

Некоторые B-25 использовали при съемке фильмов. Причем самолеты выступали как в роли героев, так и служили летающей платформой для кинокамеры. Первый фильм с участием B-25 стал снятый в 1944 году «Тридцать секунд над Токио» («Thirty Seconds Over Tokyo») режиссером Мервином Лероем. В следующем году B-25 «снялся» в фильме «Бог мой второй пилот» («God Is My Copilot») Роберта Флори. В 1970 году самолеты B-25 использовались в фильме Джозефа Хеллера «Ловушка-22» («Catch-22»). Через девять лет Питер Хайемс снял фильм «Ганновер-стрит» («Hannover Street») с Харрисоном Фордом в главной роли. В эпизодах снялись бомбардировщики B-25.

На борту специально оборудованных B-25 находились операторы, снимавшие фильмы «Битва за Британию» («The Battle of Britain») и «Мемфис-Бель» («Memphis Belle»).

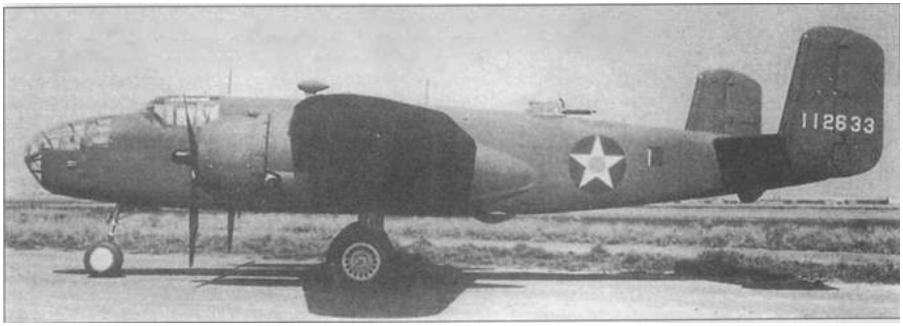
Один B-25J (44-31357) без вооружения и турели использовался береговой охраной США на базе Кларк-Филд на Филиппинах. Машина использовалась в качестве курьерского самолета. Кроме того, самолет участвовал в программе LORAN с апреля 1945 по август 1946 года.

Самолеты B-25 также использовались службой тушения лесных пожаров. Вместе с B-17 и гидросамолетами «Catalina» они выступали в роли «firebombers». Хотя официально самолет был окончательно снят с вооружения в 1960 году, отдельные машины B-25 летали в Канаде и Аляске до 90-х годов. Множество B-25 оказалось в частных руках. Фирма Hayes провела модернизацию некоторых из них. В консолях крыльев были установлены дополнительные баки объемом по 871 л, что позволило увеличить дальность полета до 5630 км.

Всего было построено 9884 самолетов B-25 «Mitchell».

B-25B (40-2344) в стандартном камуфляже. На шайбе руля

радиокод.



B-25C в стандартном камуфляже и радиокодом на шайбе руля. В феврале 1941 года на крыльях оставили только две кокарды, запретили нанесение полос на руле направления. На бортах фюзеляжа появились две дополнительные кокарды диаметром 45 дюймов.

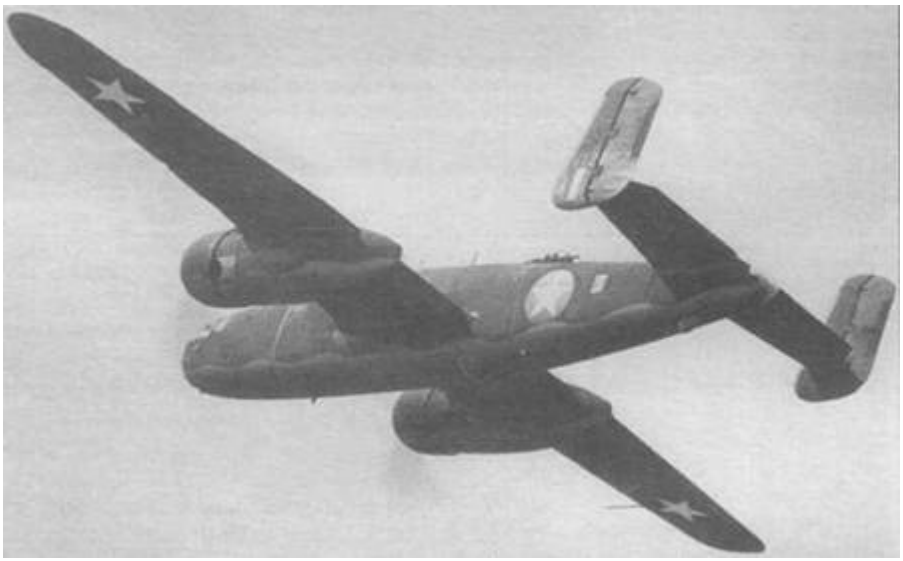
Пара B-25 в полете, Луизиана, США. Слева B-25C-1 (41-13276) без верхней турели. Камуфляж Olive Drah/Neutral Gray.

Окраска и обозначения Окраска самолетов первых серий

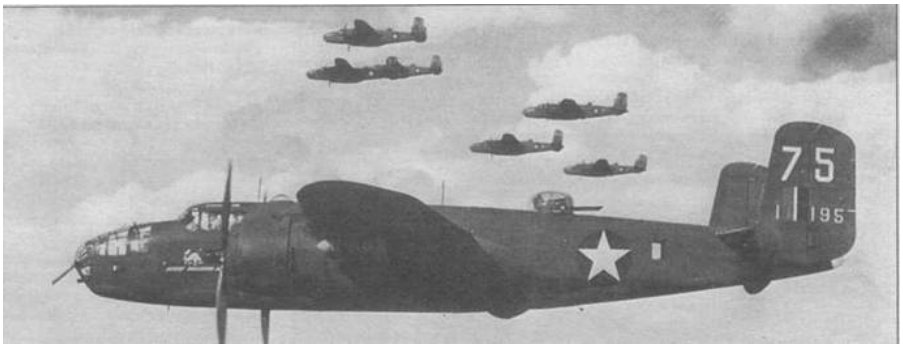
Не существовало ни одного прототипа XB-25. Самолет был пущен в серию без долгих программ по облету прототипа. Первый B-25, построенный в августе 1940 года, оставался цвета дюраля и нес стандартные для того времени опознавательные знаки — звезды на верхней и нижней стороне обоих крыльев и цветные полосы на рулях поворота. Американский опознавательный знак представлял собой синий круг (Insignia Blue shade 47) диаметром 50 дюймов (127 см). В круг вписывалась белая пятиконечная звезда (Insignia White shade 46). В звезду, в свою очередь, вписывался красный круг (Insignia Red shade 45) диаметром 39,7 см. Знаки наносили на удалении 92 дюймов (234 см) от конца крыла. Обозначения на рулях поворота представляли собой вертикальную синюю полосу шириной равной 1/3 ширины руля, а также горизонтальных семи красных и шести белых полос. На нижней стороне правого крыла были нанесены черные буквы «US», а на левом крыле — «ARMY». Надпись находилась на одной линии с опознавательными знаками, буквы имели высоту 24 дюйма (61 см) и ширину 18 дюймов (45,7 см). Дополнительный элемент оформления — красная полоса шириной 3 дюйма (7,62 см) под кабиной пилота, указывающая на опасную зону пропеллеров. Верхняя часть фюзеляжа перед лобовым стеклом кабины пилотов была покрашена краской Dark Olive Drab (shade 41), чтобы блеск дюралевой обшивки не слепил пилотов. Серийный номер (40-2165) делался черной краской по шаблону. Высота цифр 0,5 дюйма (12,7 мм). Обозначение самолета наносилось на левую сторону носа черной краской по шаблону, высота литер 1 дюйм (2,54 мм).

Первые девять B-25 оставались неокрашенными. Остальные машины, а также самолеты B-25A уже окрашивались: Dark Olive Drab сверху и Neutral Gray (shade 41) снизу. Граница между цветами прямая, причем нижний камуфляж немного заходил на борта фюзеляжа и мотогондол, то есть был виден сбоку.

B-25C (41-12496). Отчетливо виден красный круг, вписанный в белую звезду.



B-25C (41-12667) с опознавательными знаками без красных кругов. На борту фюзеляжа видна красная полоса, указывающая на расположение плоскости винта. Обратите внимание на волнистую границу между верхним и нижним камуфляжем.



B-25C-1 «Desert Vagabond Jr» из 12th BG, 434th BS, Тунис, 1943 год. Виден «fin flash» на наружной стороне шайбы руля. При этом оказалось закрашена часть цифр радиопозывного.

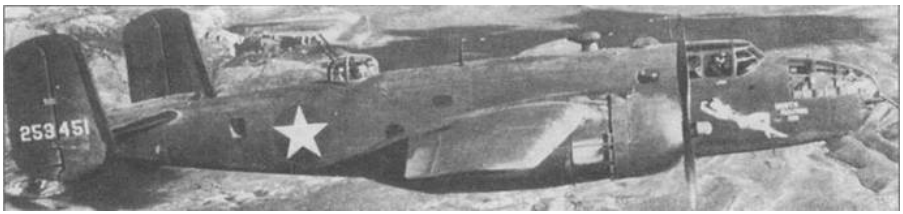
Изменения опознавательных знаков

В феврале 1941 года изменили опознавательные знаки на американских самолетах. У боевых машин убрали звезду с верхней стороны правого и нижней стороны левого крыла, а также убрали полосы с руля направления. При этом на бортах фюзеляжа появились звезды диаметром 45 дюймов (114,3 см).

Звезды на бортах фюзеляжа наносили за окнами, на расстоянии 134 дюймов (340 см) от места соединения задней кромки крыла с фюзеляжем. Первые B-25B имели окна, смещенные к хвосту, поэтому звезду перенесли ближе к крыльям на расстояние 94 дюймов (238,7 см) от задней кромки.

B-25D-10, выпущенный в Канзас-Сити. Видны новые выхлопные трубы с пламегасителями Clayton «S». Стандартный камуфляж.

B-25C-5 (42-53451) «Worth Fighting For» из 310th BG, 428th BS (красные ступицы винтов). Верхний и центра./ьный спички сделаны в феврале 1943 года в Тунисе. Вокруг опознавательных знаков сделан желтый кант. Желтая полоса на шайбах руля. На спичке внизу, сделанном чуть раньше, тот же самолет еще без желтых элементов быстрой идентификации. Как видно, «nose art» на правом и левом борту несколько отличался.



Служба в боевых частях

Первой частью ВВС США, целиком оснащенной бомбардировщиками B-25, стала 17th Bombardment Group (17th BG), базировавшаяся в Пендлтоне, Орегон. В сентябре 1941 года каждая эскадрилья группы располагала по 13 B-25 и B-25A, а еще три самолета находились в штабном звене группы. В соответствии с директивой, изданной в апреле 1941 года, на обеих шайбах руля с обоих сторон черной краской нанесли надпись «17B», что означало номер и тип группы. Высота литер 12 дюймов (30,48 см). С отступом 6 дюймов (15,24 см) выше литерами той же высоты был нанесен тактический номер самолета. Тактический номер повторялся на носу самолета справа и слева. Здесь цифры имели высоту 9 дюймов (22,86 см) и ширину 6 дюймов (15,24 см). Каждая эскадрилья группы имела свой цвет, которым красились капоты моторов. 34-я эскадрилья (34th Bombardment Squadron) использовала темно-синий цвет, 73-я — желтый, 95-я — белый, а разведывательная 89-я эскадрилья (89th Reconnaissance Squadron) — красный (вероятно). Кроме того, на носу разрешалось наносить официальную эмблему эскадрильи.

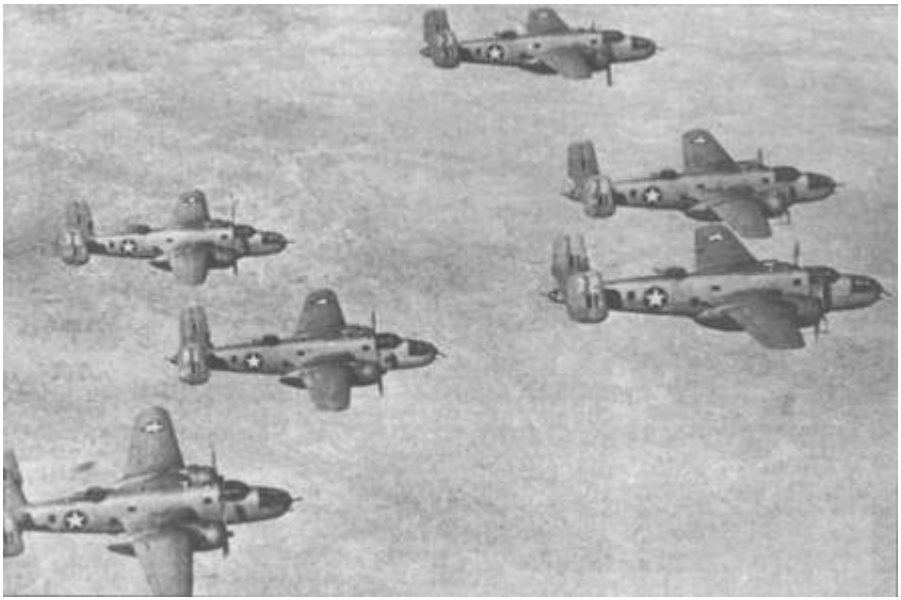
Следующей частью, полностью оснащенной самолетами B-25 A, стала 18-я разведывательная эскадрилья. Эта эскадрилья входила в состав 22-й бомбардировочной группы, летавшей на B-26 «Marauder». В конце 1941 года эскадрилья в целях унификации пересела на B-26.

Эмблемы частей и кодовые номера убрали вскоре после вступления США в войну. Цветные метки на капотах двигателей встречались еще в начале 1942 года. 17-я бомбардировочная группа предоставила экипажи для известного налета на Токио, совершенного в апреле 1942 года, когда 16 B-25B взлетели с палубы авианосца «Hornet». Эти самолеты несли стандартный камуфляж и опознавательные знаки. На хвостовых шайбах вместо тактических номеров фигурировали цифры радиопозывного.

Радиопозывной представлял собой несколько измененный серийный номер. Его наносили на наружную сторону шайб руля цифрами высотой 9 дюймов (22,86 см) с интервалами 2 дюйма (5,08 см) между цифрами. Базой служила условная линия, которая проходила в 1,5 дюймах (3,81 см) под верхней кромкой нижней петли руля направления. Первой модификацией, изначально имевшей такую окраску и обозначения, стала B-25C. Все самолеты этой модификации получили уже шестизначный радиокод. Три цифры размещались на шайбе, а три — на руле направления. Завод в Канзас-Сити, выпускавший B-25D,

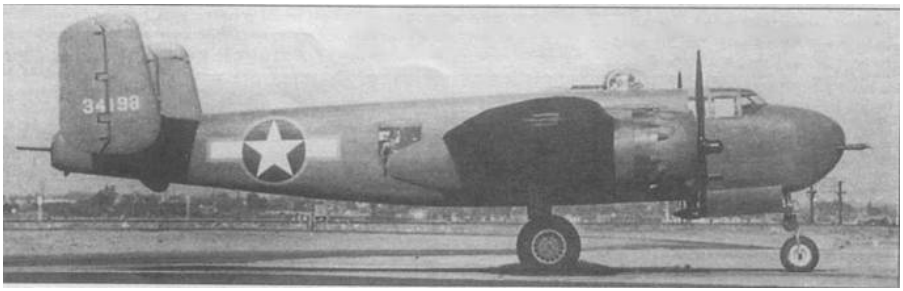
использовал ту же схему, но в случае пятизначных номеров, на левой шайбе три цифры размещал на неподвижной части, а две — на руле поворота. На правой шайбе все было наоборот. Позднейшие модификации, выпускавшиеся обоими заводами, несли пяти- и шестизначные радиопозывные, нанесенные по описанной выше схеме. Самолеты B-25A и B-25B, уже находившиеся в частях, получали радиопозывные в полевых условиях. Размер и расположение цифр кода в этом случае могло колебаться в широких пределах, хотя чаще всего соблюдался стандарт. Номера наносили желтой краской (Identification Yellow shade 48). Визуально самолеты, выпускаемые двумя заводами, можно различить по форме цифры «5» в позывном. На протяжении выпуска модификаций B-25C и D это отличие сохранялось.

Начиная с апреля 1942 года убрали красный круг в центре пятиконечной звезды, поскольку красный круг походил на японский «хиномару». Официально красный круг ликвидировали 1 июня 1942 года. В Инглвуд новые опознавательные знаки стали наносить с началом выпуска B-25C. Машины B-25C, предназначаемые для Великобритании, получали английские опознавательные знаки, включая «fin flash» на хвосте. При этом самолеты несли стандартный американский камуфляж. Однако эти самолеты в Англию не попали, а остались в США. В боевых частях заменили опознавательные знаки, при этом вокруг синего круга сохранился желтый круг английской кокарды, а «fin flash» на шайбах руля остались без изменений. Такая ситуация наблюдалась ранней весной 1942 года. Можно предположить, что отклонения от требований устава были быстро ликвидированы.



Шестерка B-25 из 12th BG в камуфляже Sand/Neutral Gray. Обратите внимание, английский «fin flash» нанесен и на наружных и на внутренних поверхностях шайб руля.

XB-25G (41-13296). Обратите внимание на желтый колпак на стволе 75-мм пушки. На серийных B-25G колпак отсутствовал.



B-25H-1 (43-4198), камуфляж Olive Drab/Neutral Gray. Опознавательные знаки с красным кантом.

B-25 в Северной Африке

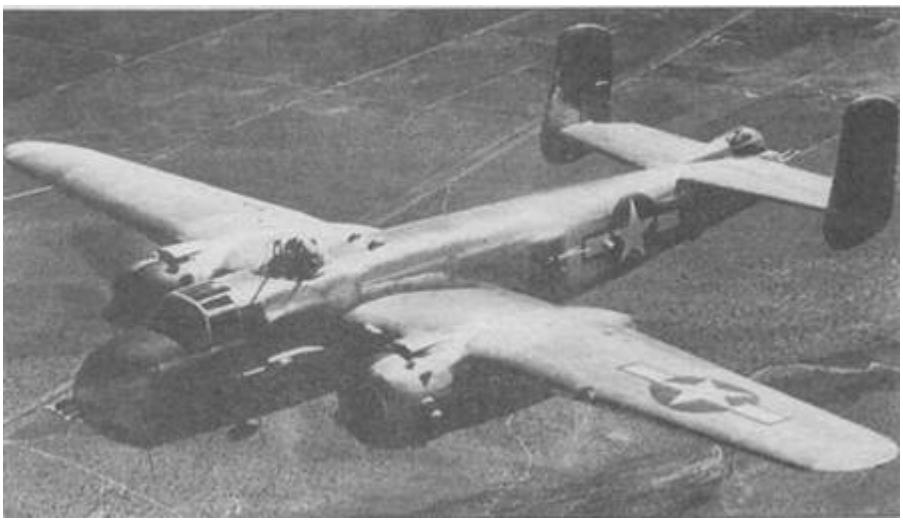
Первую американскую бомбардировочную группу отправили в Северную Африку спешно, поскольку там сложилась критическая ситуация. Этой частью была 12-я бомбардировочная группа, насчитывавшая четыре эскадрильи. Все 50 B-25C группы несли камуфляж песочного (Sand shade 49) цвета, отвечавший пустынным условиям. У части машин группы радиопозывной наносился желтой краской, тогда как у другой части номер был черный. 12-я группа начала боевые вылеты в августе 1942 года, продвигаясь вдоль средиземноморского побережья вслед за наступавшей 8-й армией. В 1943 году группа действовала уже над Сицилией и Италией. В этот период каждый самолет группы имел тактический номер в диапазоне от 1 до 99. Номер делался белой краской на шайбах и рулях направления. Эти номера назывались «боевые номера». Цифры номера имели высоту до 30 дюймов (76 см) и часто закрывали цифры радиопозывного. Позднее высоту цифр боевого номера уменьшили до 24 дюймов (61 см), так, чтобы они уже не закрывали радиопозывной. За 81-й эскадрильей закрепили диапазон 1…25, за 82-й эскадрильей — 26…50, за 83-й эскадрильей -51…75, а за 434-й эскадрильей — 76…99.

Части ВВС США, действующие совместно с англичанами в Северной Африке, много внимания уделяли идентификации машин. На американских самолетах появились дополнительные опознавательные знаки. Кокарду со звездой изображали на крыльях как сверху, так и снизу. На шайбах руля с обоих сторон наносились английские «fin flash». Поскольку эту цветную метку наносили над нижней петлей руля поворота, она заслоняла две цифры радиопозывного.

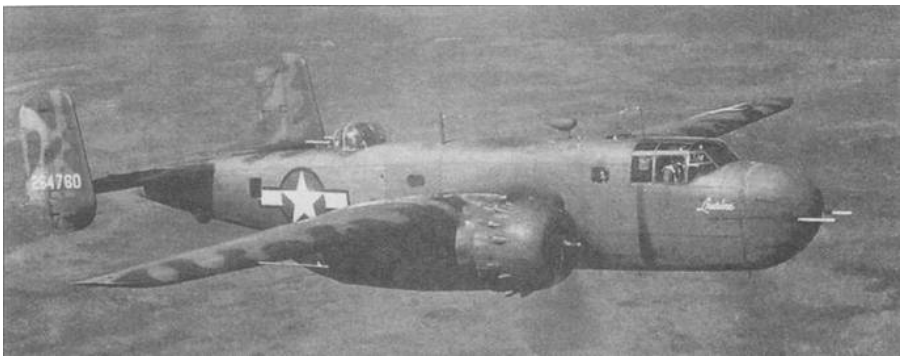
Позднее в 12-й бомбардировочной группе появились машины B-25C и D в стандартном камуфляже Olive Drab/ Neutral Gray. На эти бомбардировщики также наносили белые тактические номера и английские «fin flash».

В ноябре 1942 года в Северной Африке открылся второй фронт. На Средиземноморский ТВД прибыли новые части, оснащенные B-25. первой из них стала 310-я бомбардировочная группа, летавшая на B-25C. До переброски в Алжир группа базировалась в Англии. В декабре 1942 года бомбардировщики приступили к боевым вылетам. Самолеты группы несли стандартный камуфляж Dark Olive Drab/Neutral Gray. Прибывшие следом 321-я и 340-я бомбардировочные группы были оснащены самолетами в песочном камуфляже. С наступлением весны и

перенесением боевых действий на плодородные районы Алжира, песочный камуфляж потерял свои свойства. Поэтому поверх старого камуфляжа самолеты покрасили американской краской Dark Olive Drab или английской Dark Green. Перекрасили большинство B-25, действующих на Средиземноморском ТВД. В каждой группе самолеты перекрашивали своими силами. В 340-й группе окраска получилась пятнистой. Имевшиеся на фюзеляжах обозначения обычно не закрашивали, а оставляли на песочном фоне. Случалось, что самолеты переводили в другие части. Поэтому песочные пятна не позволяют однозначно идентифицировать принадлежность самолета к упомянутым группам.



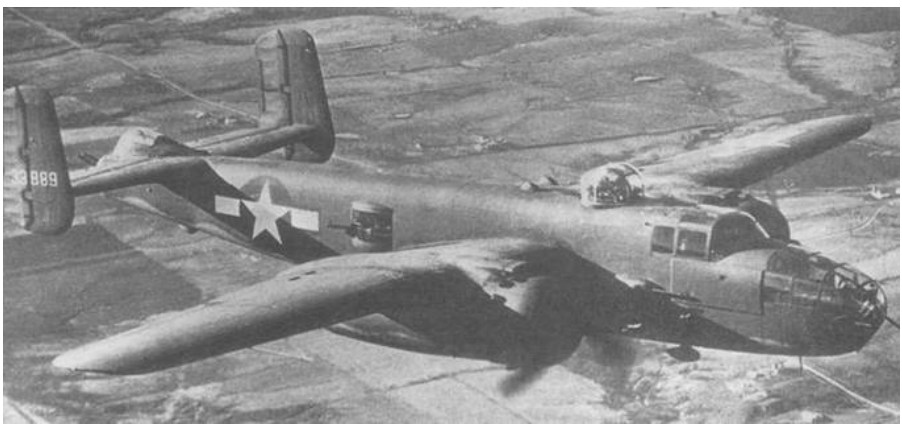
B-25H-5 без камуфляжа. Перед кабиной пилота антибликовая полоса. Ее делали краской черного или оливкового цвета.



Два снимка B-25C-25 (NA-96, 42-64760), переделанный в B-25G. Самолет несет введенный в шюне /942 года камуфляж, в котором стандартная окраска Olive Drab 41 дополнялась нерегулярными пятнами Medium Green 42, расположенными вдоль кромок крыльев и хвостового оперения.

Изменение опознавательных знаков на Средиземноморском ТВД

Новые бомбардировочные группы, прибывавшие в Северную Африку, адаптировали машины к новым условиям. Самолеты получали недостающие опознавательные знаки, «fin flash» и желтые канты. Желтый кант вокруг синего круга использовался во всех американских частях, действующих на Средиземноморском ТВД. Официально опознавательный знак следовало обвести линией шириной 2 дюйма (5,08 см), но на практике кант делали шире, вплоть до 6 дюймов (15,24 см). Впрочем, редко, но случалось, что самолет не получал желтого канта вокруг опознавательных знаков — если машину тут же отправляли в бой или если в части не было нужной краски. Один B-25C (41-13101) из штабного звена 310-й группы нес на хвостовых шайбах над радиопозывным небольшое изображение американского флага. После того, как в июне 1943 года опознавательные знаки ВВС США радикально изменились, от использования желтого канта отказались. Слева и справа от кокарды добавили белые прямоугольники, а вместо желтой обводки появилась красная. На новых самолетах, поставляемых в боевые части, уже не наносили на крылья дополнительные кокарды и «fin flash» на хвост. На старых машинах уже нанесенные опознавательные знаки оставались на протяжении еще нескольких месяцев, пока в конце 1943 года все B-25 перекрасили и получили новые опознавательные знаки. К этому времени — в августе 1943 — красную кайму вокруг опознавательного знака заменили каймой синего цвета. Лишь к 1944 году новый тип опознавательного знака получил повсеместное распространение.



Два снимка одного из ранних B-25J-I (43- 3889). Самолет успел получить стандартный камуфляж. Радиопозывной на хвостовых шайбах выполнен желтой краской.

Образчик «nose art» на B-25J, действовавшим на Средиземноморском ТВД. Сбоку видны отметки о боевых вылетах.

Камуфляж на Средиземноморском ТВД

Первоначально 12-я и 340-я бомбардировочные группы действовали в составе 9-го воздушного флота в Ливии, тогда как 310-я и 321-я бомбардировочные группы входили в состав 12-го воздушного флота, дислоцированного в Алжире и Тунисе. Осенью 1943 года 9-й воздушный флот перебазировался в Англию, а все четыре группы оказались в составе 12-го флота. Во всех группах разрабатывались свои способы тактического обозначения.

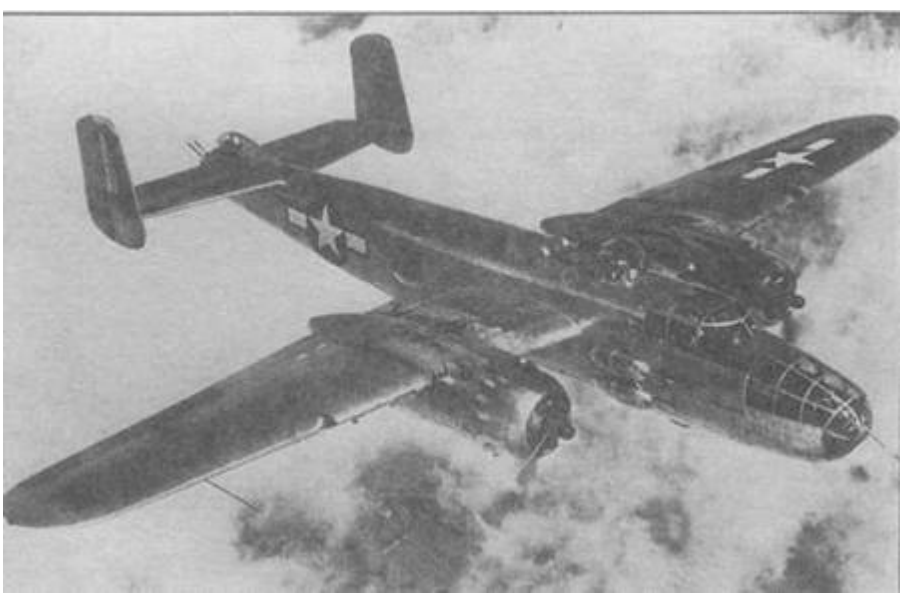
Первоначально в 310-й и 321-й группах не использовали тактических обозначений самолетов кроме официального радиопозывного. Однако, самолеты обеих групп можно было отличить друг от друга. В 310-й группе поперек шайб руля наносилась желтая полоса шириной 12 дюймов (30,48 см), проводимую выше средней петли руля направления. Различные эскадрильи обозначали себя цветом ступиц винтов. С весны 1944 года цветные полосы шириной 4 дюйма (10,16 см) появились на шайбах руля под желтой полосой. 379-я эскадрилья отличалась белым цветом, 380-я эскадрилья — голубой, 381-я — желтый, а 428-я — красный.

В то время, когда 310-я бомбардировочная группа стала использовать желтую полосу, в 321-й группе ввели красные отметины на верхних оконцовках шайб руля. Отметины делались как на внешней, так и на внутренней поверхностях шайб. В конце 1943 года обозначения отдельных эскадрилий внедрили и в 321-й группе. 445-я эскадрилья обозначалась римской цифрой I, 446-я эскадрилья — II, 447-я эскадрилья — III, а 448-я эскадрилья — IV. Цифры делались высотой 18 дюймов (45,72 см). Их наносили белой краской на шайбах руля между верхней и центральной петлей. Цифры «II» и «IV» обычно располагались так, что один элемент находился на неподвижной части шайбы, а другой — на руле. У двух других эскадрилий расположение номеров четко не регламентировалось. В 340-й бомбардировочной группе эскадрильи обозначались арабской цифрой, добавляемой к радиопозывному. 486-я эскадрилья обозначалась цифрой «6», 487-я — «7», 488-я — «8», а 489-я — «9». Номер вместе с радиопозывным белой краской наносился на шайбы рулей. Высота цифр достигала 18 дюймов (45,72 см). Первоначально номер помещали над «fin flash», а когда от «fin flash» отказались, номер ставили над радиопозывным.

До конца войны системы тактических обозначений в

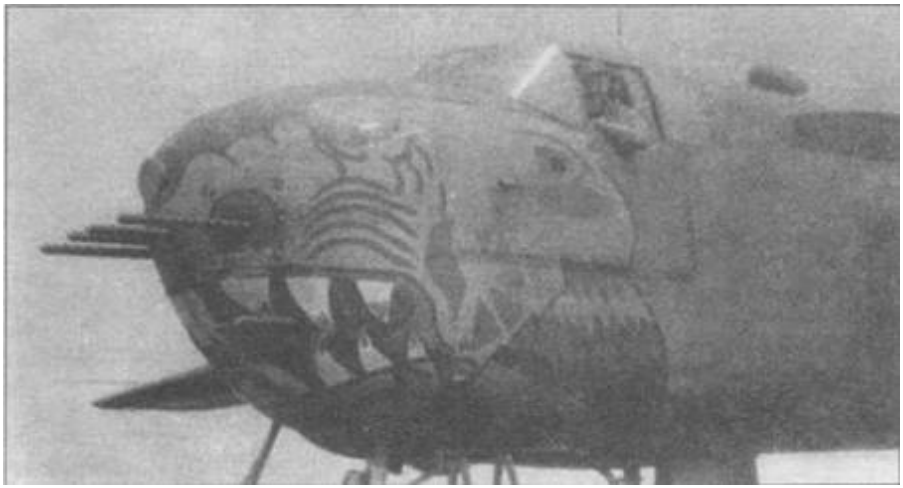
большинстве групп остались без изменений. Лишь в 321-й группе отказались от использования римских цифр и перешли на систему «боевых номеров», аналогичную применявшейся в 12-й бомбардировочной группе. Цифры наносились белой краской и имели в высоту 24 дюйма (60,96 см). Номера наносились непосредственно на камуфляж и содержали номер эскадрильи и индивидуальный номер самолета. Красные оконцовки шайб руля сохранились.

В 1944 году 319-я бомбардировочная группа перешла с B-26 «Marauder» на B-25 «Mitchell». В феврале 1945 года группа вернулась в Соединенные Штаты. B-25 319-й группы несли два вида тактических обозначений. Во-первых, всю наружную поверхность шайб руля красили в черный цвет, оставляя полосу с радиопозывным. Белые «боевые номера» высотой около 30 дюймов (76,2 см) наносились над радиопозывным. В качестве варианта было закрашивание шайб белой краской и нанесение черных номеров.



Первый B-25J-5 (43-27793). Самолет не окрашен, лишь перед кабиной противобликовая полоса.

Одна из полевых модификаций B-25D. Видны накладки перед боковыми пулеметами в установках «Townsville», которые защищали обшивку от воздействия пороховых газов. Стандартный камуфляж Olive Drab/Neutral Gray. Череп на носу был эмблемой 13th BS, 3rd BG, Порт-Морсби, Новая Г'винен, середина июня 1943 года.



B-25H с головой тигра, характерной для 823rd BS, 38th BG, 5th AF. Вместо пушки установлены два пулемета, пулеметная батарея также дополнена двумя пулеметами.

Цвет металла

Первые неокрашенные B-25 Mitchell» начали прибывать в Италию весной 1944 года. Как и другие типы машин, неокрашенные B-25 несли черные номера радиопозывного. Номера частей и литерные обозначения 321-й и 340-й группы также делались теперь черной краской. В 310-й группе полосы на шайбах руля часто получали черный контур. Большинство же неокрашенных самолетов в 321-й и 340-й группах покрыли камуфляжем Dark Olive Blue/Neutral Gray. Применялись и английские краски. Вероятно, решение о покраске самолетов принимали командиры групп. В 310-й бомбардировочной группе вообще не было серебристых B-25. Как можно догадаться, все самолеты отличались друг от друга. У некоторых машинах граница верхнего и нижнего камуфляжа проходила примерно на том же уровне, что и у самолетов, окрашенных на заводе. У других самолетов граница проходила гораздо выше. Особенно часто высокая граница встречалась на самолетах 321-й бомбардировочной группы.

Модификации B-25G, H и J

Главным заданием бомбардировщиков B-25 на Средиземноморском ТВД было бомбометание с высот 8000-12000 футов (2440–3660 м), что требовало хорошего обзора с места бомбардира. После того, как в Инглвуде завершили выпуск B-25C, в декабре 1943 года в Канзас-Сити приступили к выпуску B-25J. Вскоре эта модификация стала основной на Средиземном море. Завод в Инглвуде выпускал B-25G, а позднее B-25H, имевшие металлические носы, нашпигованные тяжелым вооружением. Эти самолеты действовали на Тихом океане и почти не появлялись на Средиземноморском ТВД.

Самолеты B-25G имели стандартный камуфляж Dark Olive Drab/Neutral Gray, а B-25H почти с самого начала выпускались уже неокрашенными. Первые 235 B-25J-1-NC имели стандартный камуфляж, а начиная с самолета 43-27473 камуфляж отсутствовал. На самолетах, камуфлированных на заводе, граница между верхним и нижним камуфляжем представляла собой прямую линию, в отличие от волнистой границы на B-25C и D.

На B-25G отсутствовала красная предупредительная полоса, указывавшая опасную зону винта. Точнее, полоса исчезла уже на поздних B-25D. В июне 1943 года изменили дизайн опознавательных знаков и изменили их расположение. Размер знака на крыльях и фюзеляже теперь определялся диаметром кокарды — 45 дюймов (114,3 см). На крыльях знаки остались на расстоянии 92 дюймов (233,68 см) от оконцовки, но на фюзеляже их сдвинули на 10 дюймов (25,4 см) вперед, чтобы прямоугольник не наезжал на бортовую огневую точку.

Когда на B-25H изменили хвостовую часть фюзеляжа, чтобы повысить обороноспособность самолета, опознавательные знаки снова сдвинули, на этот раз к хвосту, расположив их на расстоянии 124 дюймов (314,96 см) от задней кромки крыла. При этом размер кокарды на крыльях и фюзеляже увеличили до 50 дюймов (127 см).

У самолетов B-25J, выпускавшихся на заводе в Канзас-Сити, опознавательные знаки также были сдвинуты к хвосту и увеличены в размерах. Правда, они находились на 6 дюймов ближе к носу, чем у B-25H, выпускавшихся в Инглвуде.

Вариант головы тигра на B-25J-I из 823rd BS, 38th BG, 5th AF, шюль 1943 года. В носовом отсеке стоят дополнительные пулеметы.

Драконья голова, характерная для 405th BS, 38th BG.

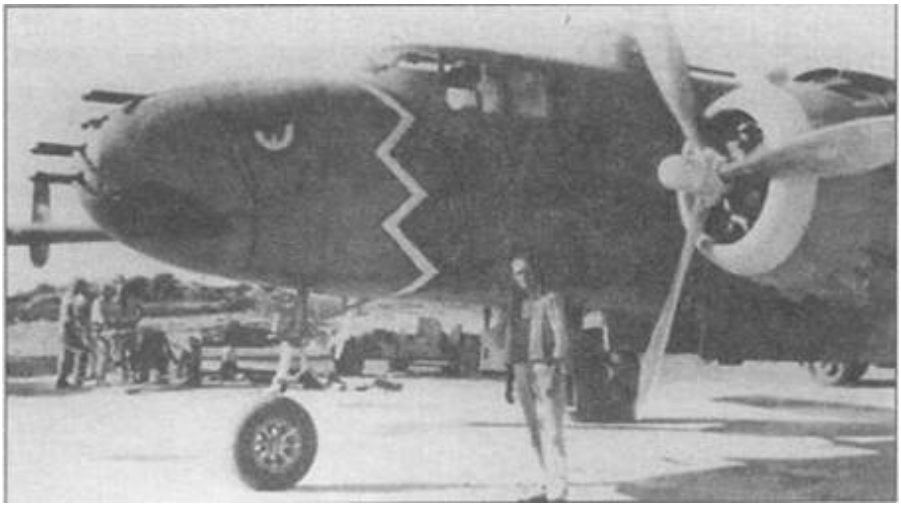
Части B-25 в Юго-Восточной Азии

Первыми B-25 на Южно-Азиатском ТВД стали машины B-25C, предназначавшиеся для голландских ВВС. Эти бомбардировщики действовали в составе австралийской 5-й воздушной армии. В апреле 1942 года две эскадрильи 3-й бомбардировочной группы начали совершать боевые вылеты в Новой Гвинее. Самолеты несли американский камуфляж, но отличались увеличенными кокардами, нанесенными поверх голландских опознавательных знаков. На фюзеляже кокарды имели в диаметре 55 дюймов (139,7 см) и располагались выше обычного. До начала 1943 года самолеты 3-й бомбардировочной группы не имели каких-либо дополнительных тактических обозначений и различались между собой лишь номером радиопозывного на шайбах руля. В конце 1943 года все четыре эскадрильи 3-й группы перешли на самолеты A-20G «Havoc», передав свои B-25 в другие части.

Другой частью в регионе, оснащенной B-25, была 38-я бомбардировочная группа. В первый год самолетами B-25 оснащались только две эскадрильи в ее составе. Это были 71-я и 405-я бомбардировочные эскадрильи, летавшие на B-25C и D. Самолеты часто привлекались к штурмовым операциям, поэтому в носовой части фюзеляжа устанавливались дополнительные пулеметы, а остекление лобового обтекателя закрасили краской Dark Olive Drab. Многие другие B-25 с остекленными носами получили дополнительное вооружение.

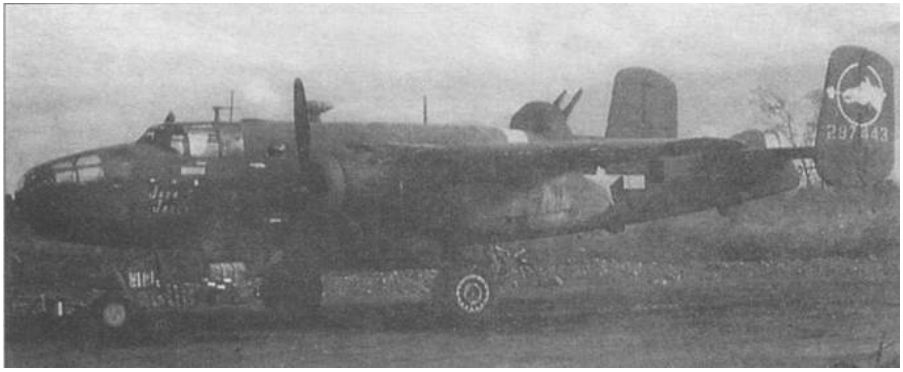
До лета 1943 года многие B-25 из 405-й эскадрильи были украшены изображением головы дракона, которая стала эмблемой части. Носы почти всех машин эскадрильи несли такое украшение. Основной цвет головы был травянисто-зеленый. Белые и черные штрихи придавали морде дракона злобный вид. Почти каждый самолет имел свои особенности в изображении головы. Лишь в середине 1944 года изображение драконьей головы «унифицировали» в пределах эскадрильи.

Самолеты 71-й бомбардировочной эскадрильи украшались изображением оскаленного волка. За прототип был взят диснеевский персонаж. В оскаленной пасти волка виднелись зубы.



Желто-зеленая орлиная голова, характерная для 498th BS, 345th BG.

B-25J-30 (44-30934) с синей летучей мышью на носу, характерной для 499th BS, 345th BG. На хвосте эмблема 345th BG, Окинава, шюль 1945 года.



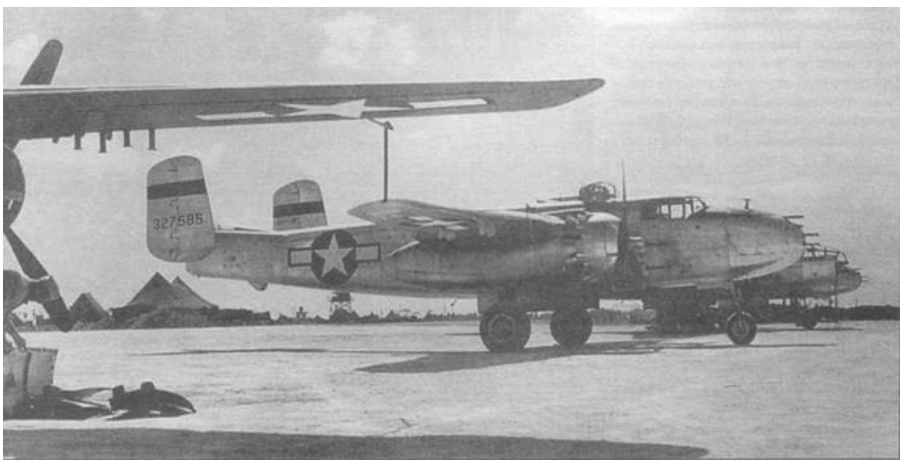
B-25D-25 (42-87443) из 500th BS, 354th BG. На шайбе руля эмблема эскадрильи в виде головы мустанга.

Кроме того, в состав 38-й группы входили 822-я и 823-я

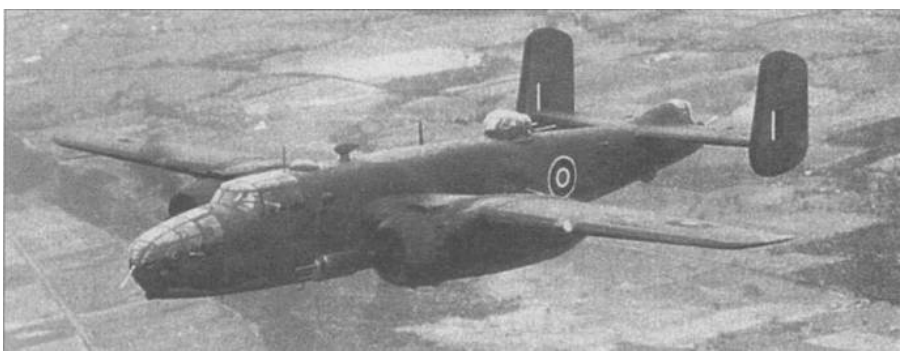
эскадрильи. Но они оказались на фронте лишь в конце лета 1943 года. В 822-й эскадрильи экспериментировали с изображением акульей пасти, но вскоре это дело забросили. В результате 822-я эскадрилья стала единственной частью 38-й группы, не имевшей характерного изображения на носу бомбардировщиков. В 823-й эскадрилье в качестве «носовой фигуры» выбрали голову тигра. Голову изображали по обоим бортам. Пасть была оскалена. Тигра изображали желтой, красной и черной красками. В 1945 году голова тигра стала эмблемой всей 38-й группы. Голову изображали по бортам носовой части так, что половинки не соединялись между собой, размер головы стал несколько меньшим, чем был в 823-й эскадрилье.

С осени 1943 года многие B-25 из 38-й группы получили желтые отметки на шайбах рулей. Неизвестно, указывали эти отметки на группу или на отдельные эскадрильи, но вскоре их изменили так, что они стали индивидуальны для каждой эскадрильи. В 71-й эскадрилье отметки помещались на верхние оконцовки шайб. Позднее в желтый цвет также окрашивали нижнюю часть шайб вплоть до триммера руля направления. В других эскадрильях группы использовались другие цвета. В 405-й эскадрилье — зеленый, в 822-й — желтый, а в 823-й — синий.

Два варианта эмблемы 345th BG «Air Apache».



Ряд B-25J из 41st BG, 48th BS (одиночная черная полоса на шайбе руля), Иводзима, 27 июня 1945 года. На переднем плане B-25J-1 (43- 27585). Все самолеты без камуфляжа.



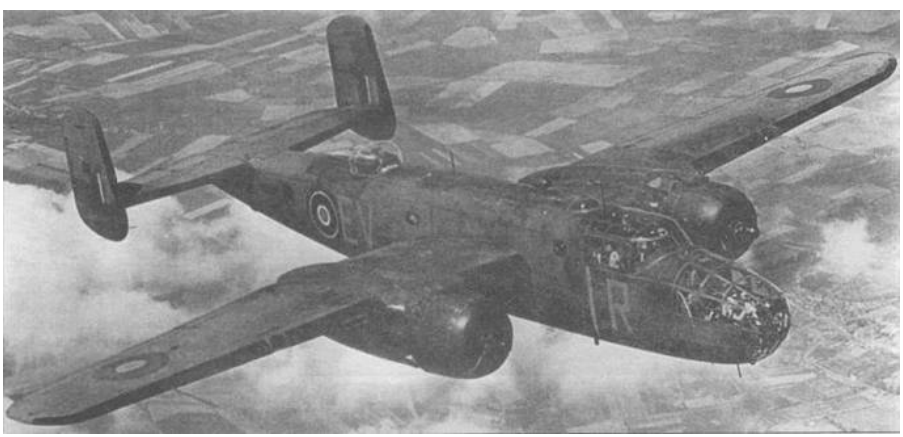
«Mitchell II» — аналог B-25D в английском камуфляже Dark

Earth/Dark Green/Sky во время приемных испытаний в Канзас-Сити.

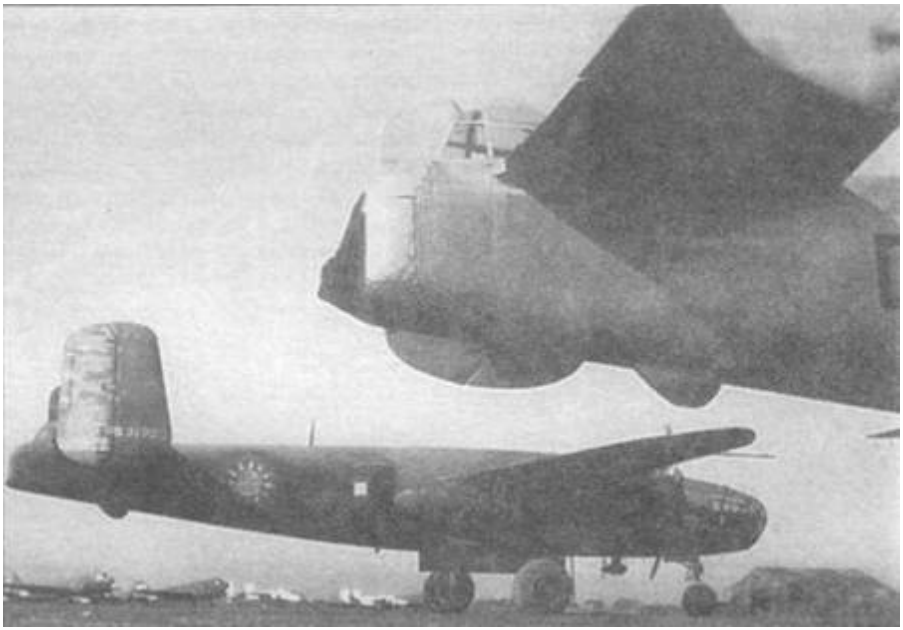
«Летающие Апачи»

Весной 1943 года на Новую Гвинею прибыла 345-я бомбардировочная группа, четыре эскадрильи которой были оснащены бомбардировщиками B-25D. Как и в случае с 38-й группой, первоначально в группе не использовались какие-либо тактические номера или обозначения. Но вскоре в 345-й группе ввели белые обозначения, отличавшие бомбардировщики одной эскадрильи от другой. Так в 498-й эскадрилье белой краской красили переднюю часть капота двигателей, в 499-й эскадрилье белым закрашивали нижнюю половину рулевых шайб, в 500-й эскадрилье самолеты сразу за крыльями несли белую идентификационную полосу шириной 18 дюймов (45,72 см), а в 501-й эскадрилье на шайбы руля наносили горизонтальные белые полосы шириной 12 дюймов (30,48 см), расположенные сразу над радиопозывным.

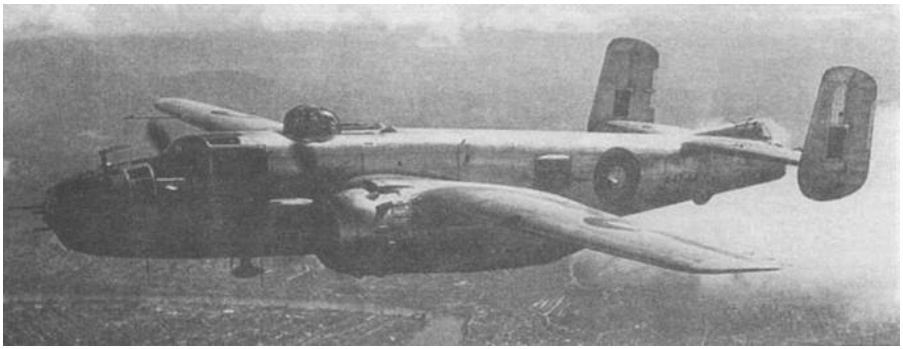
У самолетов 499-й, 500-й и 501-й эскадрилий капоты моторов окрашивали в разные цвета, соответственно: синий, ярко-красный и темно-желтый. В некоторых случаях цветные отметки заходили далеко на кожух капота, тогда по краю проводилась тонкая белая кайма.



«Mitchell II» из 180-й эскадрильи RAF в английском камуфляже Dark Earth/Dark Green/Sky. Литеры тактических обозначений красного цвета. «Fin flash» нанесен на обе стороны хвостовых шайб.



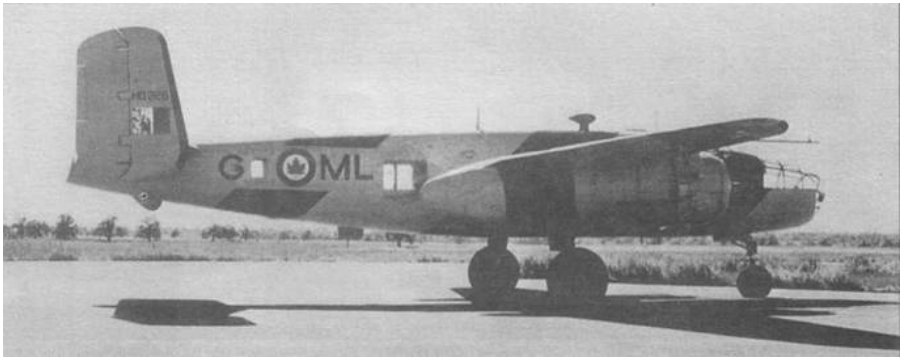
Китайский B-25C-15 без камуфляжа, 1945 год. На переднем плане виден хвост американского B-25.



B-25J-25 (44-30896) переданный в RAAF (A47-44) в полете над Брисбеном. Самолет пилотирует флайт-лейтенант Эган с базы Эмберли-Филд, июль 1945 года.

B-25 на площадке завода в Инглвуде ожидают отправки в части. На самолетах разные опознавательные знаки. Видны: американский 41-12530, советский 41-12525, голландский 41-12462, дальше английский и еще один американский самолет.

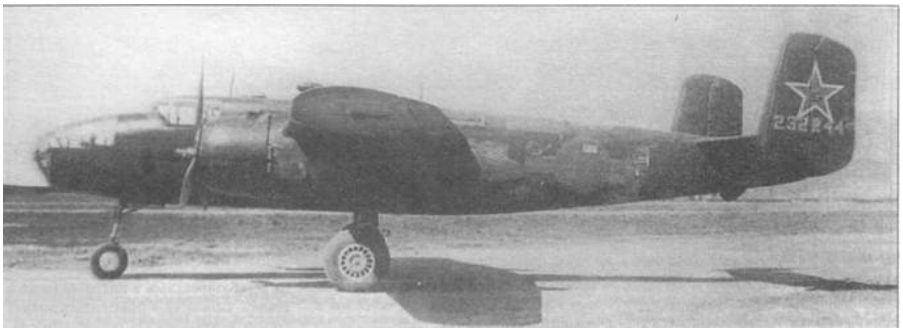
B-25H из 1st Air Commando Group, Хайлаканди, Индия. Самолеты в стандартном камуфляже, поверх которого нанесено пять узких диагональных полос.



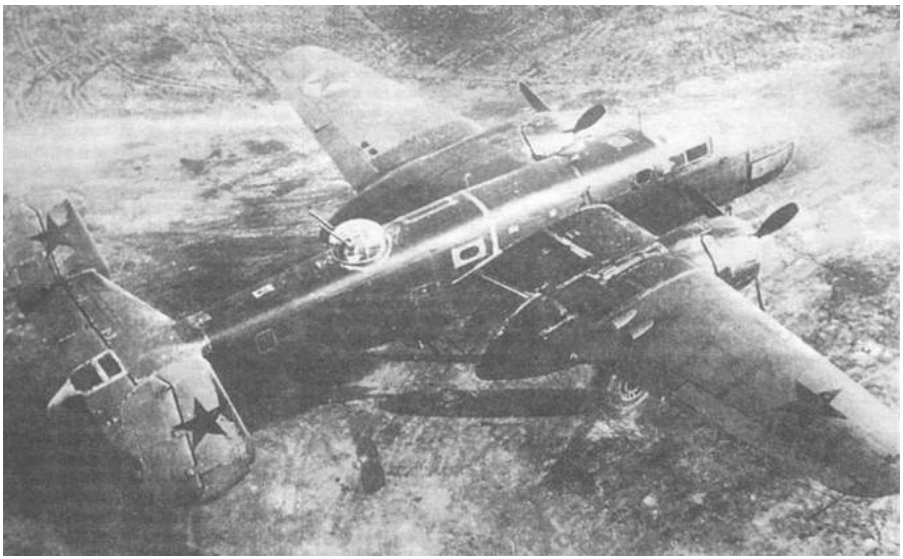
«Mitchell 111» из RCAF в окраске типа «High Visibility». По желтому фону нанесены черные полосы.

345-я группа часто базировалась на тех же аэродромах, что и 38-я группа. Художественно оформленные носы соседей вдохновили экипажи 345-й группы на подобное творчество. К началу 1944 года эмблемой 498-й эскадрильи стал сокол. К лету 1944 года карикатурная птичья голова была уже на всех самолетах эскадрильи. Открытый клюв изображали темно-желтой и красной краской. Покрытая перьями голова была почти целиком зеленой, но позднее стал использоваться красно-коричневый цвет. От фюзеляжа голову отделяла белая зигзагообразная линия. Носы самолетов 499-й эскадрильи украсили изображением летучей мыши. Первоначально мышь рисовали синей краской с белым контуром, красной пастью и белыми зубами. В 1945 году мышь стали рисовать темно-синей и даже черной краской. Тем временем, в 500-й эскадрилье эмблемой выбрали голову мустанга. Но выяснилось, что голову мустанга тяжело изобразить на носу B-25. Поэтому вместо конской головы большинство бомбардировщиков несло на шайбах руля бело-синюю эмблему со скачущим мустангом. Эмблемой 501-й эскадрильи стала черная пантера. В 1944 году стилизованная голова пантеры появилась на нескольких бомбардировщиках эскадрильи, однако широкого распространения эмблема не получила. В 1945 году большинство самолетов 501-й эскадрильи также не имели «художественных украшений».

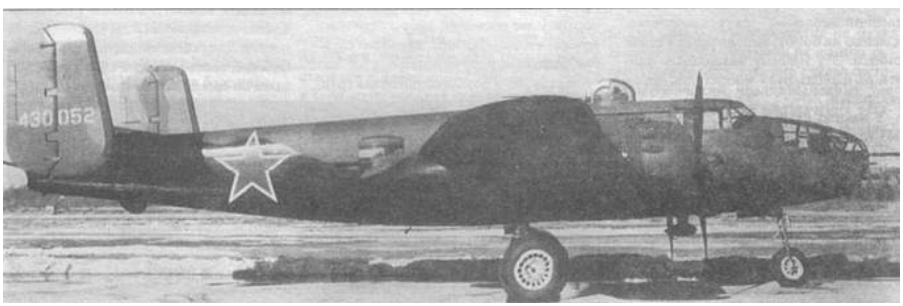
В июле 1944 года в 345-я бомбардировочная группа получила прозвище «Воздушные апачи» («Air Apaches») и до конца войны большинство машин группы получило эмблему в виде головы индейца. Эмблему помещали на наружной стороне шайб руля. Размер, стиль и палитра эмблемы колебались от самолета к самолету. Обычно голову изображали розовой, белой и черной красками. На некоторых самолетах «лицо» индейца изображали в боевой раскраске. Голова как правило закрывала радиопозывной, поэтому, чтобы не сильно противоречить требованиям устава, последние три или четыре цифры позывного заново писали над эмблемой. Надпись делалась белой краской, высота цифр 9 или 12 дюймов (22,86 или 30,48 см). У самолетов 501-й эскадрильи белые полосы с хвоста перенесли на крылья. Их наносили у основания консоли вдоль наружной стороны мотогондол. 499-я эскадрилья, также прежде изображавшая свою эмблему на шайбах руля, осталась без отличительных знаков, а у машин из 498-й эскадрильи белым метили оконцовки крыльев.



B-25C-10 (42-32244), поставленный в Советский Союз по ленд-лизу в конце 1943 года. Самолет в американском камуфляже, но вместо американских советские опознавательные знаки.



Еще один B-25C/D, переданный Советскому Союзу по ленд-лизу. Американский камуфляж с советскими звездами. На левом крыле остаюсь красная звезда на белом поле, нанесенная еще на заводе. Остальные звезды добавлены уже в СССР.



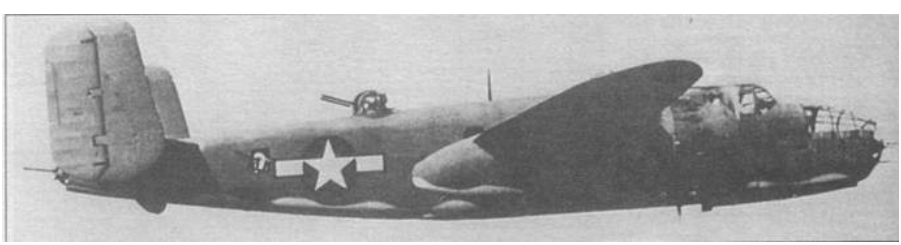
B-25J-25 (44-30052) в камуфляже в виде пятен Olive Drab/Field Drab/Slate Gray на верхних и боковых поверхностях. Снизу самолет

целиком выкрашен черной краской.

Другой частью 5-й воздушной армии, оснащенной бомбардировщиками B-25 «Mitchell», была 22-я бомбардировочная группа, которая прибыла на фронт. Точнее, в 22-й группе B-25 находились в трех эскадрильях: 2-й, 33-й и 408-й. К осени 1943 года в эскадрильях появились своя эмблема в виде яркого квадрата в верхней части рулевых шайб. Отдельные самолеты в составе эскадрилий обозначались буквенным кодом.

Самолеты B-25 состояли на вооружении 17-й эскадрильи тактической разведки 71-й разведывательно-бомбардировочной группы 5-й воздушной армии. Эскадрилья располагала самолетами B-25 различных модификаций, приспособленных для проведения фоторазведки с малых высот. Обычно самолеты несли стандартный камуфляж. Нижние оконцовки шайб руля снаружи покрывали белой краской. От этой белой метки вверх шла вертикальная белая линия, так что все обозначение напоминало перевернутую букву «Т». Вертикальная линия обычно в ширину имела 12 дюймов (30,48 см) и проходила вдоль места сочленения руля с неподвижной частью шайбы. В конце войны эскадрилья обзавелась собственной эмблемой — фигурка летчика, сидящего на бомбе, выполненная в стиле комикса. Эту эмблему можно было увидеть на шайбах руля многих самолетов эскадрильи.

У многих старых B-25C и D весной 1943 года верхний камуфляж дополнили пятнами цвета Medium Green. Это было сделано в соответствии с приказом, изданным в январе того же года. Пятна неправильной формы накладывали вдоль краев крыльев и хвостового оперения.



PBJ-IBus части корпуса морской пехоты, Терпи-Бей, Эспириту-Санто, февраль 1944 года. Камуфляж Dark Gull Gray/Son-specular White.

B-25N (44-30844), переделанный из B-25J-25 фирмой Hayes. Самолет летит над Большим Каньоном. Весь самолет цвета дюраля, лишь перед кабиной антибликовая полоса.

B-25 в авиации союзников, воевавших с Японией

7-я воздушная армия, действовавшая в центральной части Тихого океана, а также 13-я воздушная армия, действовавшая в районе Соломоновых островов и архипелага Бисмарка, располагали по одной группе B-25. Никаких тактических знаков группы самолеты не несли, так как в них не было никакой необходимости. 28-я бомбардировочная группа, дислоцированная на Алеутских островах, располагала несколькими эскадрильями B-25, но и там специальных тактических обозначений не применяли. Лишь две последние цифры серийного номера повторяли на борту носовой части фюзеляжа, чтобы облегчить работу наземных служб. В Индокитае в 1942 году действовала временная китайско-американская группа, оснащенная бомбардировщиками B-25C и D. Никаких тактических обозначений в группе не использовали. Номера радиопозывных также на самолетах закрасили, заменив их трехзначными номерами. Некоторые из самолетов несли опознавательные знаки ВВС США, другие — ВВС Гоминьдана (двенадцатилучевое голубое солнце). Американский состав группы и самолеты позднее перешли в 341-ю бомбардировочную группу, которая перебазировалась из Индии в Китай в июне 1944 года. Группу сформировали в конце 1942 года в Индии. В ее составе имелись бомбардировщики B-25C и D, на которых отсутствовали дополнительные обозначения. Эскадрильи группы часто действовали самостоятельно, поэтому необходимости в тактических обозначениях не было. Тем не менее, на левой стороне носа часто изображали эмблему эскадрильи. Кроме того, на диске переднего колеса наносились две последние цифры серийного номера, чтобы облегчить наземным службам идентификацию самолетов.

Когда 341-я бомбардировочная группа перебазировалась в Китай, ее место в Индии заняла 12-я бомбардировочная группа, прибывшая из Средиземноморья. На новом месте 12-я группа использовала свою прежнюю систему тактических обозначений. На неокрашенные металлические поверхности тактические номера наносили черной краской, а поверх камуфляжа — белой. Несколько машин группы несло на носу декоративные изображения животных. Это были явно личные эмблемы, ни о каких эмблемах эскадрилий тут речи не шло.

В первые месяцы 1944 года в составе группы сформировали

звено особого назначения, в задачу которого входило поддержка наземных операций в Бирме за линией фронта. В составе звена находилось несколько B-25H. Вскоре звено развернули в 1-ю воздушную группу особого назначения (1st Air Commando Group). Машины группы отличались пятью узкими белыми полосками, нанесенными на фюзеляж за задней кромкой крыла. Позднее, когда появились неокрашенные самолеты, полосы стали синими (Insignia Blue).

Многие B-25 на Тихом океане и в Индокитае, доставленные в части неокрашенными, получили на месте камуфляж. Блестящие машины были далеко видны на фоне тропической растительности. Чтобы не подставлять технику под удары еще встречавшихся японских самолетов, бомбардировщики получали верхний камуфляж.

Хотя обычно импровизированный камуфляж делали краской Olive Drab, несколько самолетов из 5-й воздушной армии, действовавшей на Тихом океане, носили более светлый зеленый камуфляж. Обычно, светло-зеленый камуфляж сочетался со светло-серым камуфляжем на нижней стороне машины. Все они окрашены по единому образцу, что позволяет предположить, что камуфляж наносился в более-менее стационарных условиях, вероятно, в ремонтных мастерских на территории Австралии. В Индокитае зеленый камуфляж также использовался, как использовался он и на Средиземном море.

На самолетах, перекрашенных в полевых условиях, номера радиопозывных наносились желтой краской, но располагались на прежнем месте. В некоторых случаях новый номер делали черной краской.

PBJ-1D «Jonah», использовавшийся для испытаний, о чем свидетельствуют литеры «FT» на носу. Пою фюзеляжем подвешена торпеда Мк 13, а вместо нижней турели установлен обтекатель радара. Самолет в камуфляже типичном для первых PBJ-1 — Dark Gull Gray/Son-Specular While.

Выкрашенный целиком в черный цвет PBJ-1H из УМ B-612. В носовой части установлен радар, под фюзеляжем подвешены ракеты «Tiny Tim».

PBJ-1J в трехцветном камуфляже Semi-gloss Sea Blue/ Intermediate Blue/White.

Другие типы камуфляжа

Благодаря своей многосторонности, самолеты B-25 в годы Второй Мировой войны использовались не только в роли средних бомбардировщиков. Некоторые из них использовались в качестве транспортных самолетов. Обычно, транспортные машины сохраняли стандартный камуфляж, у старых машин камуфляж иногда счищали до металла. В Индокитае самолеты B-25 использовали для заброски диверсантов в тыл к японцам. Поскольку заброску проводили по ночам, самолеты целиком красили в черный цвет, а номер радиопозывного наносили красной краской. Использовали как матовую, так и блестящую краску. Другие B-25, участвовавшие в специальных ночных операциях над Тихим океаном, окрашивались в черный цвет лишь снизу. Один, закамуфлированный подобным образом самолет находился на базе Орландо (Флорида). На этой же базе находился один B-25G, выкрашенный по схеме Sea-Search, нижние поверхности у такого самолета были белыми. Белый цвет доходил до середины бортов фюзеляжа и заходил на оконцовки шайб рулей. Самолеты B-25, проводившие в первые годы войны патрулирование прибрежных вод вокруг США, также камуфлировались по схеме Sea-Search. ВМФ США и корпус морской пехоты камуфлировали свои патрульные самолеты сверху в цвет Dark Gull Gray, а снизу в цвет Nonspecular White. Этот камуфляж несли и некоторые самолеты ВВС США, в частности B-25C из 379-й и 310-й групп. Обе группы действовали в Ливии зимой 1942/43 г.г. 321-я бомбардировочная группа располагала несколькими машинами в морском камуфляже.

Множество B-25 находилось в составе учебных частей, базировавшихся на территории США. Большинство учебных машин было в стандартном камуфляже, но по меньшей мере один самолет был целиком выкрашен красой Azure Blue, такой же, какой красили самолеты воздушной фоторазведки F-5 «Lightning».

Учебные B-25 на территории США в первые годы войны несли идентификационные номера, указывающие на базу. Номера обычно наносили на шайбах рулей. Позже использовалась единая система обозначений, предназначенных для учебных частей. Эти обозначения делались белой или черной краской (в зависимости от цвета самого самолета) и состояли из двух букв и цифры. Первая литера кода имела в высоту 18 дюймов (45,72 см). Эта буква указывала на базу. Дальше на удалении 12 дюймов (30,48 см) находилась вторая литера (указывает самолет) и цифра (номер части).

B-25A. 34th BS. 17th BG. база Пенделтон (Орегон), сентябрь 1941 года. Камуфляж Olive Drab/Neuiral Gray На шайбе руля обозначена группа — «17B» и тактический Ломер. повторенный на носу. Под кабиной эмблема 17-й группы — горящий феникс.

B-25D «Mitchell 11» MQ-A. FW239. 226 Sqn RAF. май 1944 года. Камуфляж Dark Green/Grey. На руле направления видно пятно закрашенного американского радиопозывного.

B-25Q-1-NA «Desert Vagabond Jr» из 434th BS, 12th BG, Северная Африка. 1943 год. Стандартный камуфляж Olive Drab/Neutral Gray. На хвосте английский «fin Jjash». который частично закрывает радиопозывной.

B-25C-15-NA «8S» (42-32529) из 488th BS. 340th BG. Северная Африка. 1943 год. Камуфляж Olive Drab/Sand/Neutral Gray. Вокруг опознавательного знака желтая кайма, сделанная вручную широкой кистью. На шайбе хвоста «fin flash», нанесенный так. чтобы не закрывать радиопозывной.

B-25 B «Mitchell» (40-234) подполковника Джеймса Х. Дулиттла. Машина участвовала с, известном налете на Токио 18 апреля 1942 года. Самолет, как и другие машины, участвовавшие в операции, происходит из 77- й бомбардировочной эскадрильи и нес стандартный камуфляж USAAF. В хвостовом обтекателе установили макет спаренного 12.7-мм пулемета. Все машины участвовавшие в налете, были потеряны.